16e Année ✤ N° 755

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

8 Mars 1913

VIE AU GRAND AIR

LA FRANCE RÉSISTE AU PAYS DE GALLES

Le match de rugby France-Pays de Galles s'est terminé par la victoire des Gallois par 11 points à 8. Cinq minutes avant la fin, les deux équipes étaient à égalité.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LIQUEUR CORDIAL-MÉDOC G. A. JOURDE LIQUEUR CORDIAL-MÉDOC BORDEAUX LIQUEUR CORDIAL-MÉDOC

MONTE-CARLO

MONTE-CARLO

OUVERT TOUTE L'ANNÉE

Le Casino, superbement réédifié au milieu de jardins féeriques et dans un site admirable, offre toutes les attractions.

SAISON THÉATRALE
DU 15 NOVEMBRE AU 15 MAI

Opérettes & **Comédies** & **Ballets**

GRANDS OPÉRAS

Sous le haut patronage de S. A. S. le prince Albert de Monaco.

Concerts classiques de Musique ancienne et moderne

Palais des Beaux-Arts
Exposition internationale de Peinture et Sculpture.

Courses de chevaux sur l'hippodrome du Var.
Tir aux Pigeons & Lawn-Tennis. & Courses de Canots automobiles et d'Hydroaéroplanes.
Golf & Tournoi d'épée, etc., etc.

En vente partout

Le fascicule 1F.50

IMMENSE SUCCÈS !

Le 2me fascicule illustré de

L'Allemagne Moderne

Par Jules Huret

TOUT FRANÇAIS DOIT CONNAITRE :
L'ARMÉE ALLEMANDE
L'INDUSTRIE ALLEMANDE
LE COMMERCE ALLEMAND
Les IDÉES, les MÉTHODES, les PROGRÈS de l'ALLEMAGNE

Chaque notion acquise est une arme de plus!

Ce 2e fascicule renferme une magnifique prime gratuite : tableau dépliant en couleurs représentant les

UNIFORMES DE L'ARMÉE ALLEMANDE

Dans chaque fascicule : 28 pages dont 12 illustrées en couleurs et en noir.
La collection sera complète en 30 fascicules.

Demander le prospectus spécial concernant les conditions de souscription et de vente à crédit et les primes et avantages réservés aux souscripteurs

*N.-B. — En raison de l'immense succès de l'*Allemagne Moderne, *le 1er fascicule est en réimpression et sera mis en vente, au prix de 0 fr. 50, le 13 mars, avec le 3e fascicule.*

PIERRE LAFITTE & Cie

VOITURES DE PROMENADES
pour malades et blessés
DUPONT
10, rue Hautefeuille, PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Catalogue franco

Officiers Ministériels

A louer meublé près Melun **CHATEAU** avec parc de 28 hect. et droit de chasse sur 270 hect. de plaine et bois contigus à la forêt de Fontainebleau. S'adr. Me AUBERGÉ, not., Melun.

Boulogne (Seine). Propr. d'angle : 1° rue des Tilleuls 50, et r. Gambetta, 38. M. à pr. : 25.000 fr.; 2° Terrain d'angle, 41, rue des Tilleuls et 42, rue Gambetta. 384 m. 56. M. à pr. : 10.000 fr. Adj. le 14 mars, 1 heure, en l'étude de Me LOYSEAU, notaire à Boulogne (Seine).

Terrain à Paris **R. ERLANGER, 59** Cce : 450 m. M. à pr. : 30.000 fr. Adjs. 1 ench. Ch. Not., Paris, le 8 avril 1913. S'adresser Me E. CHAMPETIER DE RIBES, notaire, 10, r. de Castiglione. 1re vente après décès de Mme Nertann, antiquaire, Hôtel Drouot, salle 12, du 10 au 15 mars. Exp. le 9.

TAPISSERIES DENTELLES broderies, guipures.
Sièges et dossiers en tapisserie au point.
Meubles anciens et modernes.
Bronzes d'art et d'ameublements.
Obj. de vitrine, sacs en perles, boîtes, éventails, etc.
Me P. TILORIER, commissaire-priseur, 9, boul. des Italiens, et M. G. GUILLAUME, expert, 13, rue d'Aumale.

PIERRE LAFITTE ET Cie

COLLECTION ILLUSTRÉE
Sports-Bibliothèque
Complète en **24** volumes
Le Football
Par Ch. Gondouin et Jordan
Le volume broché, **6** fr. Cartonné, **7** fr.
EN VENTE PARTOUT

Timbre-poste Catalog. fo P. Savary, La Rochelle.

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS
BANDAGES CURATIFS. BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 24, Rue Rambuteau, PARIS.

AUTOMOBILES
PREMIÈRES MARQUES
Motocycles et Cycles
DE TOUTES MARQUES
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
DE TOUTES MARQUES
Moteurs et Groupes
INDUSTRIELS ET ELECTROGÈNES
Payables en 12 et 15 Mois
L'INTERMÉDIAIRE 17, r. Monsigny PARIS
(Catalogue Franco).

NAVIGATION == AUTOMOBILISME == AVIATION
et Propulsion Aérienne

ÉTABLISSEMENTS ROUX

Téléph. 251-84 *3, Avenue de l'Opéra, 3 Paris* Téléph. 251-84

BATEAUX GLISSEURS TYPE "COLONIAL" à PROPULSION AÉRIENNE
Aéroplanes et Hydroplanes métalliques
Type "CHARLES ROUX"
VOITURES & TRAINEAUX AUTOMOBILES
Propulseurs Aériens "CYRNOS"
pour Aéroplanes & Traîneaux & Voitures et Bateaux
APPAREILS DE VENTILATION "CYRNOS"

La Vie au Grand Air

N° 755 — 8 Mars 1913

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Etranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reserves pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyee franco sur demande.

BRINDEJONC DES MOULINAIS, L'AVIATEUR DES CAPITALES

L'aviateur Brindejonc des Moulinais a accompli, la semaine dernière, un raid de capitales de plus de 1.000 kilomètres : vent, pluie, grêle, brouillard, tous les éléments se coalisèrent contre lui. Le premier jour, il allait de Paris à Londres en 3 h. 30 ; le second jour, il se rendait de Londres à Calais où il s'arrêtait par suite du brouillard, qui faillit le faire périr, de façon tragique, dans la Manche. Le lendemain, enfin, il se rendait de Calais à Bruxelles, puis à Paris en 4 heures de vol. (Monoplan Morane-Saulnier, hélice Chauvière, magnéto Bosch.)

L'ANGLETERRE BAT LA FRANCE EN ASSOCIATION

POULAIN RENTRE L'UNIQUE BUT FRANÇAIS

Le jour de la Mi-carême, pendant que se disputait, au Parc des Princes, le match de rugby France-Pays de Galles, notre équipe nationale d'association rencontrait, à Colombes, les représentants de l'Angleterre. Ceux-ci marquèrent 4 buts et les nôtres, un seul. Notre photographie a été prise au moment où, sur une passe de Gueguen, le joueur breton, que l'on aperçoit à droite, Poulain rentre ce but, sauvant ainsi l'honneur de son camp.

DUCRET FAIT UNE PASSE A SES AVANTS

La partie fut des plus honorables pour les Français. Ducret, le demi centre, fut excellent aussi bien dans l'attaque que dans la défense.

UN COUP DE TÊTE D'UN DEMI ANGLAIS

Les Anglais, plus grands et plus forts que les nôtres, furent d'une précision extrême. Ils firent preuve aussi d'une belle science du « démarquage ».

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Un cas

« *Méfiez-vous toujours du premier mouvement, c'est le bon* », *avait coutume de dire Talleyrand.*

Faute d'avoir médité, peut-être même d'avoir connu ce sage précepte, l'aviateur russe Kostine, au service de l'armée bulgare, vient d'être fusillé. Il volait au-dessus d'Andrinople; une panne de moteur l'obligea d'y atterrir dans les lignes turques; il fut pris et mis à mort sans plus de façon.

Fut-il fusillé comme aviateur, ou comme Russe au service des Bulgares? Nul ne le sait. Cruelle énigme, *eût dit Bourget. Des jurisconsultes diront gravement que c'est là tout l'intérêt de l'histoire. Les âmes simples objecteront : l'important, c'est, hélas! qu'on l'a fusillé. Ce dut être l'avis de Kostine. Les Turcs, en 1912, à Tripoli, ont ainsi capturé un officier italien, mais, loin de le fusiller, ils l'ont comblé de petits soins et l'ont remis en liberté à la signature de la paix. Il est donc possible que les Turcs d'Andrinople aient voulu punir le " condottiere" étranger au service de leurs ennemis.*

Il est probable, dans ce cas, que le malheureux Kostine a eu l'idée fatale, en atterrissant à l'improviste, de crier bien haut : « Attention, ne me maltraitez point! Vous croyez que je suis Bulgare, et vous allez rigoureusement me passer à tabac! Pas du tout, je suis Russe!... »

Méfiez-vous, disais-je, du premier mouvement. Les Turcs ont répondu : « Ah! tu es Russe! Nous ne sommes pas en guerre avec ton pays et tu viens nous combattre! Au mur! Douze balles! »

Quand on pense que notre national Védrines est allé là-bas, avec les Serbes! Voyez-vous Védrines au mur et fusillé. Quel raffût! Les électeurs de Limoux partaient en train spécial, avec la Tendresse humaine *comme projectile, déclarer la guerre aux " Teurs ". Et qu'est-ce qu'ils auraient pris, les " Teurs"! Il n'y aurait eu que M. Dujardin-Beaumetz de vengé, encore que son âme douce de « Beaux-Arts » ne doive guère admettre une vengeance aussi sanglante en dehors du répertoire classique. Peut-être, cependant, eût-il télégraphié : « Chukri-Pacha, Andrinople. Apprends avez fusillé Védrines. Compliments. Conseille pourtant, mesure précaution, le fusiller une seconde fois. Je connais ce bougre-là. Il serait fichu d'en revenir! »*

WHIPPER.

NOTRE NUMÉRO DU 22 MARS SERA UN NUMÉRO DOUBLE

Le 22 mars prochain, la *Vie au Grand Air* consacrera à la Culture Physique, en l'honneur du Congrès qui se tiendra du 17 au 20 mars, à Paris, un numéro de la plus haute importance. Il aura 32 pages et contiendra de multiples photographies qui feront sensation. Toutes les méthodes d'éducation physique seront présentées. Ce numéro, comme tous les numéros doubles. sera vendu un franc.

Parmi les matières qu'il comportera, citons des études du lieutenant-colonel Boblet, directeur de l'Ecole de Joinville ; de M. Cazalet, président de l'Union des Sociétés de Gymnastique de France ; de M. Démeny, le fameux professeur ; du lieutenant danois Müller, l'auteur universellement réputé de « Mon Système », etc... Nous reviendrons plus longuement sur les articles et illustrations qui feront de cette publication la plus sensationnelle et la plus complète qui ait jamais été publiée sur la question.

Nous commencerons également, dans ce numéro, une étude : « La Science de la Santé », due à M. Mirville. Instructeur du cadre fixe de l'Ecole de Joinville, il fut en même temps directeur du cours des officiers et chargé du perfectionnement des moniteurs. Il fit ensuite un voyage d'études en Allemagne, Suède, Danemark et Belgique, pour s'initier à toutes les méthodes culturistes. C'est le fruit de ses remarquables travaux et de sa longue expérience dont il fera profiter nos lecteurs, qui, *tous sans exception*, y trouveront le régime et la méthode qu'ils doivent suivre pour se bien porter.

La Vie au Grand Air.

FOOTBALL RUGBY

Comment améliorer le rugby français

Ne nous imitez pas! dit un Anglais.

[Nous sommes heureux d'annoncer à nos lecteurs que nous comptons dans notre rédaction un nouveau collaborateur, écrivain des plus célèbres en Angleterre. M. P.-A. Vaile devient un rédacteur régulier de la *Vie au Grand Air* et commence aujourd'hui une magistrale étude sur la façon dont le rugby français pourrait être amélioré. On retrouvera dans ce travail le talent de l'auteur de « Modern Golf », « Modern Lawn-Tennis », « Wakeup England ! » etc...]

Les Anglais, hommes et femmes, sont les gens les plus pétris de préjugés et d'orgueil. »

On se demandera ce qu'une déclaration de ce genre peut bien avoir à faire avec un article sur le football rugby de France, mais il y a un rapport. Les Anglais ont été les plus grands inventeurs de sports et de jeux dans l'histoire du monde. Les ayant inventés, ils se mirent à les jouer, avec plus ou moins de succès, et, pendant longtemps, ils furent la plus grande nation de joueurs de l'univers; mais le temps vint où d'autres nations s'avisèrent que nombre de jeux et sports anglais étaient bons et les adoptèrent ; et, les ayant adoptés, s'y adonnèrent avec, généralement, beaucoup plus d'intelligence que les inventeurs originaux.

On serait enclin à croire que les inventeurs de ces jeux auraient eu à cœur de se maintenir au niveau du mouvement d'idées modernes provoqué par leur œuvre : cette révolution sportive; mais il n'en a pas été ainsi en Angleterre, et la conséquence, c'est que cette nation, sur bien des points, s'est laissée distancer dans la course aux honneurs athlétiques.

DAN GALLAGHER

La remarque qui ouvre cet article, m'a été adressée par le Dr H. B. Grey, ancien directeur de Bradfield College, Berks, Angleterre. Le Dr Grey, est, sous maints rapports, un homme étonnant. C'est lui qui ouvrit une carrière dans les terrains de Bradfield College, la transforma en un théâtre grec et, tous les trois ans, y fit jouer une pièce grecque. C'est au Reform Club de Londres que je le rencontrai, pour la première fois, et je fus étonné de ses remarques touchant l'Angleterre et ses rapports avec les autres nations. Et moi de lui dire, alors : « Oui, tout cela est très joli, docteur, mais ces idées-là ne vous sont pas venues en Angleterre. Où avez-vous été ? » Sa réponse fut : « J'ai pas mal voyagé, M. Vaile, et je suis allé plusieurs fois en Amérique ; la dernière fois, c'était comme président du « Moseley Education Committee » et on ne pouvait s'empêcher de remarquer combien nos idées étaient en retard. »

« Ce retard intellectuel » auquel faisait allusion le Dr Grey, n'avait aucun rapport avec le football rugby. Il n'avait trait qu'aux choses sérieuses de la vie nationale; et, dans les questions qui visent le développement impérial et le service national, l'Angleterre est extrêmement arriérée ; mais, dans aucun domaine, elle ne l'est autant que dans celui qui intéresse le développement de la pensée, touchant les choses de sport. Sans aucune exagération, on peut dire que l'Angleterre a joué ses jeux d'après les lois d'un grossier empirisme et sans rien qui ressemble à une étude scientifique approfondie.

La raison qui m'a induit à ouvrir mon article par le propos inoublié du Dr Grey, c'est qu'il émane d'un homme qui fut à la tête d'une grande école publique ; d'un Anglais patriote, qui a fait de maints vigoureux adolescents, maints hommes vigoureux ; et qui parlait de son sujet, en pleine connaissance de cause. Il disait que l'Anglais est trop infatué pour apprendre. C'est trop vrai. Que la France se garde donc de le prendre pour modèle dans le football rugby.

Or, un des plus grands obstacles au succès de la France dans le champ du rugby, vient de ce qu'elle a pris pour modèle ce que l'Angleterre peut faire. La vérité est qu'elle est beaucoup trop obsédée par la notion du football rugby d'Angleterre. Un des premiers devoirs du joueur de rugby français, c'est de purger son esprit de l'idée que le rugby anglais est le but vers quoi tendre, s'il veut exceller, car cela n'est pas vrai. Le football rugby, à mon avis, n'a fait, en Angleterre, depuis cinq ou six ans, que de maigres progrès. Le fait est que, particulièrement en rugby, nous constatons le résultat de cette attitude d'esprit, signalée par le docteur Grey, et si manifestement affichée dans les affaires de la nation, je veux dire des préjugés et de l'infatuation de l'Anglais. C'est, il y a six ans environ, que la fameuse équipe néo-zélandaise, « les All Blacks » vint en Angleterre et joua en tout 32 matches en Angleterre, Irlande, Ecosse, Galles. En prenant le total de tous les matches, y compris les internationaux, les Néo-Zélandais enregistrèrent 830 points, contre les 39 de leurs adversaires. Ils jouèrent 32 matches et leur moyenne atteignit une fraction au-dessous de *26 par match*, et celle de leurs adversaires une fraction *au-dessus de l'unité par match.*

Après cela, on aurait pu croire qu'une aussi écrasante défaite aurait enseigné aux rugbyistes anglais une leçon : eh! bien, non. Quand on sut que les « Tout noirs » étaient sur le point de débarquer à Plymouth, en Angleterre, un des journaux Londoniens du soir parut avec un paragraphe annonçant que l'équipe allait arriver pour jouer au rugby en Angleterre. Ce journal ne savait pas au juste ce que les visiteurs espéraient bien faire, mais, en tout cas, ils méritaient un encouragement. Quand le total des Néo-Zélandais, contre toutes les équipes anglaises par eux jusque-là rencontrées, fut de 204 à 4, « Punch » reproduisit le paragraphe, avec cette punissante addition : « *Nous les encourageons !* »

Les chiffres que j'ai donnés parlent par eux-mêmes, et la raison pour laquelle je les donne, n'est pas que je veuille déprécier le football rugby anglais, dont on me pardonnera de dire pourtant que je n'ai pas très haute opinion, car il est insuffisant en mentalité, mais je tiens à imprimer, de la façon la plus rigoureuse possible, dans l'esprit du joueur français qu'il doit se former, du football rugby, un idéal plus élevé que ce qu'il voit pratiqué par les footballers insulaires ou, pendant que nous y sommes, par les footballers sud-africains, s'il désire atteindre ce degré suprême, auquel, par ses qualifications mentales et physiques, et, s'il vise au plus haut, il peut fort bien prétendre.

Dès lors, jugeant la France, particulièrement sur ses deux dernières parties internationales avec l'Angleterre, la première chose qu'elle doive faire, c'est de s'affranchir de son obsession, que l'Angleterre représente le tout du football rugby, parce que cela n'est point. Sur ce que j'ai vu faire à la France, contre l'Angleterre, au dernier match international, joué en France, et sur ce que j'ai vu au récent match de Twickenham, je suis convaincu que la France peut prendre une place beaucoup plus élevée dans le monde du football rugby, et qu'elle la prendra d'ici fort peu de temps.

Voilà pour les généralités. Permettez-moi maintenant d'indiquer quelques points sur lesquels le football français a besoin d'être dégrossi ; et, pendant que j'y suis, dirai-je que la plupart de mes remarques s'appliqueront avec une force presque égale au football rugby anglais. Je suis absolument convaincu que si la fameuse équipe « All Black » avait rencontré une équipe internationale anglaise, cette année, elle l'aurait battue par 25 points au moins à 0.

D'abord, donc, considérons les avants, et ici, je puis bien dire tout de suite que j'ai une grande admiration pour les avants français. Je pense que leur force dans la mêlée, leur travail sur la ligne dehors, et une bonne partie de leur travail ouvert sont excellents, mais leur talonnage du ballon en mêlée est beaucoup trop lent. Le ballon met beaucoup trop de temps à venir au demi-arrière, et la conséquence est que l'arrière adverse peut tourner celui-ci et contrarier son jeu. Il est probable que la formation néo-zélandaise de deux-trois-deux est la meilleure formation pour le jeu avant, car elle laisse un passage de sortie beaucoup plus ouvert à la balle que la formation trois-deux-trois. Autre chose, la façon de placer la balle dans la mêlée, en vogue aujourd'hui en Angleterre, est mauvaise. Le demi de mêlée se trouve placé à angle droit par rapport à celle-ci et y jette le ballon. Puis, en courant, il contourne la mêlée pour attraper la balle et la passer en arrière. Mais supposez la balle talonnée hors de la mêlée à la façon des avants néo-zélandais, il ne pourrait pas exécuter sa manœuvre tournante assez vite pour la ramasser. Tant que les règles permettent le jeu de l'aile avant selon la formule pratiquée par le fameux Dan Gallagher pour les Néo-Zélandais, les joueurs français devraient utiliser l'ailier avant.

Il ne peut guère y avoir de doute que le jeu des Néo-Zélandais était plus rapide, plus fort, plus captivant que le jeu joué aujourd'hui en Angleterre. La manœuvre actuelle, qui consiste à mettre le ballon dans la mêlée, puis à courir en cercle, et à le guetter avec son dos faisant face au demi-adverse, ne saurait être considérée comme fort recommandable par qui se pique de jouer du beau football. Dans la formation néo-zélandaise, le ballon sort de la mêlée tel un éclair, est happé par le demi de mêlée et emporté par lui bien vite, presque à angles droits, avec la ligne de touche, vers ses arrières qui veillent.

Le demi de mêlée anglais, lui, prend le ballon et le pousse loin derrière au demi en faction au large. Erreur : en football rugby, il n'est pas sage de jeter le ballon en arrière plus loin qu'il n'est nécessaire.

Et à propos de passe, l'homme qui met en mouvement le scrumm en Angleterre commet souvent la faute de rejeter ses mains en arrière pour lancer le ballon. Si cet homme remplit bien son rôle, le geste, au lieu d'être celui du lancement, doit être plutôt celui du chat frappant une balle de coton, c'est-à-dire qu'au moment même où le ballon s'échappe, les deux mains doivent le jeter, d'une secousse, à celui, quel qu'il soit, auquel est faite la passe. Quand le temps presse, la passe sera souvent effectuée d'une seule main. La différence entre le jet de la balle et le balancé en arrière des bras pour exécuter un lancer, représente très souvent la différence qu'il y a entre une mise en branle des arrières et une manœuvre opérée en douceur.

En football rugby anglais, le demi-arrière ne bat pas son homme à beaucoup près assez souvent. Il n'était pas rare du tout que le fameux « All Black » demi-arrière, Roberts, battit deux hommes de l'équipe adverse. Ceci, naturellement, veut dire que très souvent, quand le ballon était passé, à travers le champ, il y avait un ou deux des Néo-Zélandais laissés qui n'étaient pas marqués. Ceci m'amène à remarquer qu'en Angleterre comme en France, on court trop en travers du champ.

Dans le football rugby, l'effort doit être de courir vers la ligne de but: on oublie trop ce principe. Conséquence : lorsque les arrières s'emparent du ballon, c'est une course de plus en ligne transversale jusqu'à ce que l'ailier soit acculé en touche. Cela se reproduit avec une régularité monotone.

Et encore, ni en France ni en Angleterre, on ne cultive suffisamment la garde, l'art de jouer des mains pour tenir l'adversaire en respect et se défendre comme nous disions au temps jadis. C'est étonnant ce que peut faire un fort coureur pour empêcher qu'on ne l'accroche, en faisant décrire un moulinet à son bras et en le projetant en avant de la bonne manière ou simplement en étendant sa main sous le menton de son agresseur ou sur sa poitrine, selon le cas, à condition qu'il n'ait pas à faire lui-même à un bon crocheteur. Ce n'est pas commode, en vérité, d'éviter un bon accrocheur qui plonge bas à son homme, ainsi qu'il doit le faire, s'il sait son métier.

Parler d'accrochage me rappelle que dans la dernière partie internationale entre l'Angleterre et la France à Twickenham, le crochetage haut, effectué ou tenté, constituait un trait marquant du jeu de la majorité des Français et même dans le second cas, celui de simple essai, toute la question pour eux était d'immobiliser le corps en tentant de colleter avec les bras. Manœuvre radicalement vaine. Pour crocheter un homme, en football rugby, un joueur doit aller à lui comme si, dans un swimming bath, il voulait, littéralement, plonger à travers lui, viser un peu au-dessous des hanches, pour le doubler, et incidemment il doit l'emprisonner entre ses jambes *rapprochées en étau*.

Il ne faut pas oublier que le football rugby n'est pas un jeu de dames. C'est l'équipe la plus forte et la plus athlétique qui dure, et tant que l'homme détient le ballon, et qu'un autre fonce sur lui, il n'est pas nécessaire de régler, à quelques livres près, la force avec laquelle on descend l'adversaire, autrement dit, sans rudesse inutile ou jeu de galerie; on ne doit pas laisser d'échappatoire à l'adversaire quand on se rue sur lui. Il vaut mieux, dans le doute, être un peu trop dur qu'un peu trop mou.

J'ai parlé avec admiration des avants français, mais j'ai un grand reproche à leur faire que je fais également à tous avants: Anglais, Irlandais, Ecossais, Gallois, c'est *qu'ils sont toujours des avants*. Or, avec le fameux « All Black team », qui demeurera toujours dans mon esprit, comme la plus grande équipe de rugby qui ait mis jamais le pied sur un champ de football, point n'en allait ainsi. Chez les avants ordinaires : Africains, Français, Bretons, quand la mêlée se rompt, ils semblent, dans une large mesure, croire qu'ils n'ont plus rien à faire, jusqu'à ce qu'ils soient appelés à pousser de nouveau. Si j'insiste là-dessus avec autant de force, c'est parce que je désire que les avants français comprennent que la « mêlée une fois rompue, chacun d'eux doit *se considérer comme un arrière*. Là était la grande force de la Nouvelle-Zélande. Sitôt la mêlée rompue — ce qui, entre parenthèses, ne traînait guère — *chaque avant était un arrière*. Et je les vois encore descendre en course le champ : cordon de géants noirs se développant, pour ainsi dire, d'un côté du champ à l'autre. Quand un homme faisait la passe, il n'avait pas besoin de regarder pour s'assurer s'il y avait quelqu'un là. Il jetait le ballon et il savait qu'il irait dans une paire de mains sûres.

(A suivre.)

P. A. VAILE.

AUTOMOBILE

Salons de province

L'exemple du Mans devrait être suivi par beaucoup de villes.

On n'en parle guère dans la presse parisienne et pourtant ils méritent mieux qu'une brève mention, et lorsque notre industrie automobile entrera dans ce que nous appellerons sa période strictement utilitaire, il faut espérer qu'on en parlera davantage encore. Aux Etats-Unis, il n'y a pas de Salon central comparable à celui de Paris. Il n'y a pas même de Salon de New-York ou de Chicago. Ces deux villes ont leurs Salons. On en voit jusqu'à cinq et sept par saison. Le résultat n'est pas mauvais, commercialement parlant, puisque les usines américaines d'automobiles vont vendre dans quelques mois leur millionième voiture.

On objectera, non sans justesse, que les Etats-Unis ont un territoire plus vaste que l'Europe, qu'il faut cinq jours de chemin de fer de New-York à San Francisco et trois jours de Chicago à New-Orléans. D'où la nécessité, pour toute industrie, de multiplier les centres de vente et de présentation. Il n'en reste pas moins vrai qu'en France, il y à tout à faire encore de ce coté-là. Si vous en voulez une preuve, jetez-un coup d'œil sur le travail très intéressant publié par notre confrère Maurice Martin, dans le *Bulletin de la Chambre Syndicale du Cycle et de l'Automobile*. On y verra que sur les dix premiers départements français classés d'après leur densité automobile, leur nombre d'autos par mille habitants, neuf sont des départements de la périphérie parisienne, le dixième étant les Alpes-Maritimes, qui avec Nice, Monaco, Cannes est un département parisien d'hiver.

J'admets que pour Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, l'influence de Paris, au point de vue domicile soit obligatoire, il n'en est plus de même, passé ces frontières. Si donc certains départements de la périphérie parisienne comptent plus d'autos par milliers d'habitant que certains départements plus riches, mais plus éloignés de la capitale, c'est parce qu'on travaille trop à Paris même, et pas assez en province même.

Applaudissons donc, au point de vue de l'intéret général, la création des Salons de province, dont nos excellents amis de l'Automobile Club de la Sarthe ont été au Mans, les heureux créateurs.

Marseille, la seconde ville de France, a suivi, et il faut espérer qu'il en sera de même de nos principales villes.

Bien entendu, il ne peut être question d'exposer en une même année dans toutes les villes de France, mais il serait facile d'établir un roulement. Il y a des coins de France où un salon triennal de la voiturette serait parfaitement suffisant et en même temps parfaitement utile. Or, il existe une fédération des Automobiles Clubs régionaux, dont le président est le prince Pierre d'Arenberg, elle peut non seulement fixer des dates, mais encore discuter la nature même du Salon d'après les rapports des clubs locaux. Il est certains pays où une section de moteurs agricoles serait indispensable, d'autres où il faudrait plutôt des moteurs marins. Ici, c'est la motocyclette qu'il faut isoler et mettre en valeur, là, c'est le poids lourd ou le véhicule de service public.

A ce point de vue, tout est encore à faire. Ce qui n'est pas une raison pour qu'on ne le commence point

GEORGES PRADE.

Poignée de nouvelles.

— On compte une automobile par 250 habitants, en Angleterre; une par 440, en France; une par 1.000, en Allemagne.

— Une démarche va être faite par l'Automobile-Club de France et par la Chambre Syndicale des constructeurs d'automobiles, auprès de M. Poincaré, pour lui demander d'assister au Grand Prix de l'A. C. F.

— On va construire un immense autodrome aux portes de New-York : la piste sera installée sur le modèle de celle d'Indianopolis. Les plus grandes vitesses seront permises. Les tribunes pourront contenir 75.000 spectateurs.

— Samedi dernier, 1er mars, se faisait la clôture des engagements à droits doubles pour le grand prix de l'Automobile Club de France, on n'eut à enregistrer que ceux de deux nouvelles voitures : une Schneider et une Excelsior

FOOTBALL RUGBY

Une pénible victoire

Ce fut celle des Gallois contre les nôtres

L'ÉQUIPE que nous avait envoyée le Pays de Galles était la plus forte que ce pays avait pu mettre sur pied. Elle n'a remporté sur l'équipe de France qu'une victoire difficile, et peu s'en fallut qu'elle ne retournât pas victorieuse dans son noir pays.

Le match fut émouvant au possible; il mettait en présence deux équipes de force à peu près égale, mais qui mirent en jeu, pour atteindre le but final, des qualités absolument différentes. Les Gallois, petits, trapus, robustes, jouèrent d'un bout à l'autre de la partie dans le même style; ils firent preuve d'une science du football très grande, et possesseurs le plus souvent du ballon, méthodiquement ils essayèrent de forcer la défense française par des attaques savamment combinées et d'une belle diversité. Dans ce genre, ils se montrèrent les dignes successeurs des Gallois d'antan. Malheureusement pour eux, aucun de leurs joueurs ne fit preuve d'une action personnelle assez puissante, d'une adresse ou d'une vitesse assez grande, pour forcer nos lignes et s'en aller glorieusement, comme autrefois, porter le ballon derrière notre ligne de but. La blessure qui força Trew, leur meilleur homme, leur capitaine, grand organisateur de leur victoire contre l'Ecosse, à se retirer du terrain après un quart d'heure de jeu, fut pour eux un handicap énorme. Ainsi réduits à jouer à quatorze et privés de l'âme de leur équipe, ne purent-ils pas mener à bien les multiples offensives qu'ils eurent l'occasion d'amorcer.

LE BALLON VA A UN GALLOIS

Pour la première fois, dans un match entre nations, la classe physique était supérieure de notre côté, et, quoique nettement battus en mêlée, inférieurs à la touche, nous pûmes, grâce à la rapidité de nos ailiers et à leur puissance, mettre en péril les vainqueurs des Sud-Africains. L'équipe de France joua comme elle devait jouer : au jeu méthodique, aux attaques scientifiques, elle opposa une défense qui fut le plus souvent heureuse, grâce à la supériorité athlétique de la plupart de nos joueurs qui ainsi compensa leurs nombreuses fautes. Elle-même attaqua le plus souvent qu'elle le put, et bien que ces occasions fussent rares, elle eut l'heur de terminer triomphalement deux d'entre elles. L'essai marqué par André fut un des plus beaux travaux d'ailier que j'aie jamais vus, par la rapidité et le style dans lequel il fut fait. Tel un joli pur sang déchaîné, le grand racingman sema ses adversaires, puis, joignant l'intelligence à la classe physique, il trompa le dernier d'entre eux d'élégante manière. Le second essai, dû à notre autre ailier, fut exécuté dans un style moins fin, mais plus puissant, plus imposant, donnant une impression de force irrésistible. Et les petits Gallois tombaient aux jambes de nos ailiers, impuissants devant la rapidité souple d'André et la robuste vitesse de Failliot. Quelques secondes après, les rusés diables rouges prenaient leur revanche, et le malicieux Glenn-Lewis assurait, après une attaque sur le côté fermé, quelques feintes et quelques crochets, le succès de son équipe.

L'arbitre mena la partie avec calme et autorité. Cette performance est d'autant plus méritoire que le jeu des Gallois est empli de mille trucs qui, non punis, donnent un gros avantage à l'équipe qui les pratique.

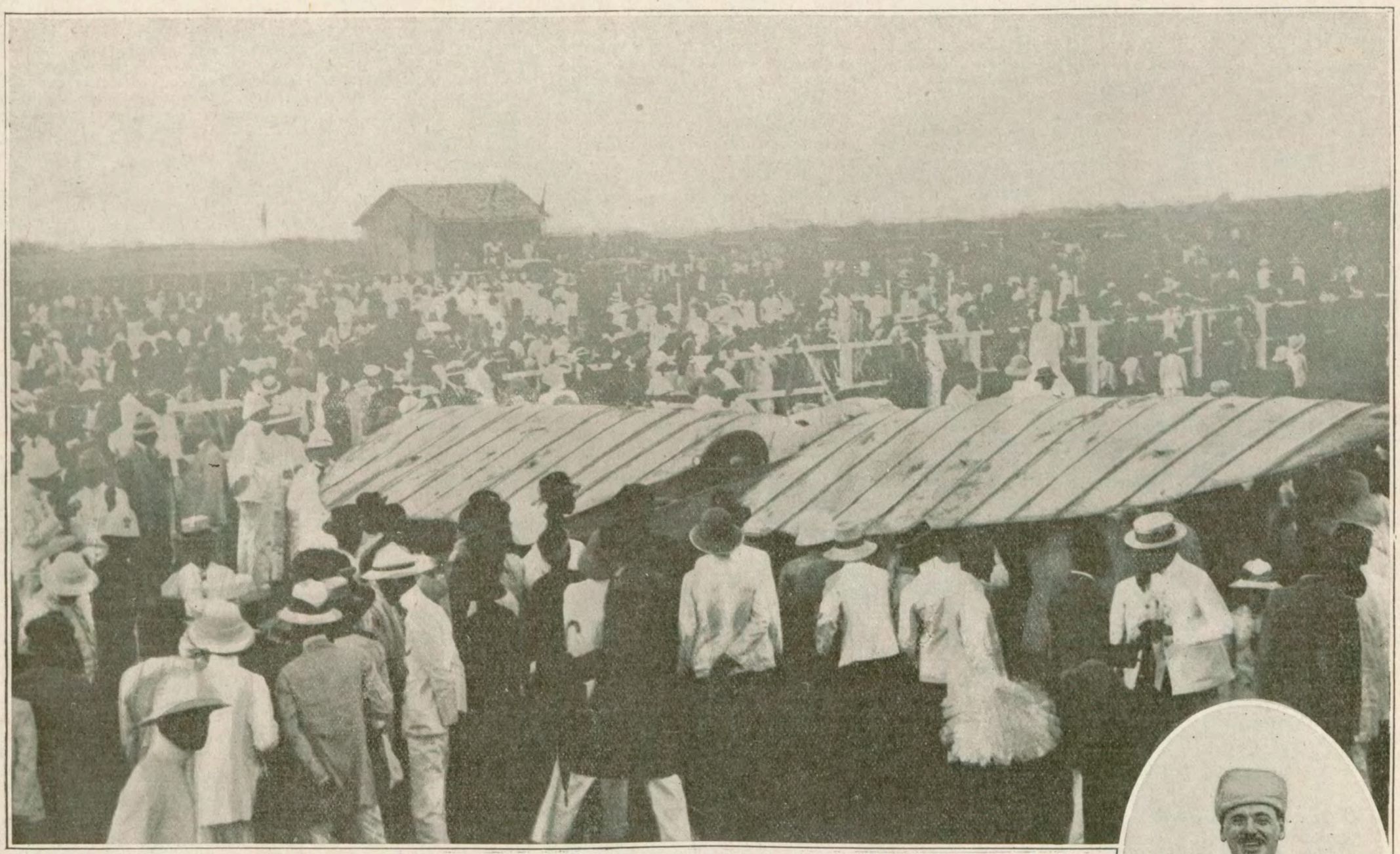
Sans se laisser aller à un optimisme trop grand, on peut se réjouir de la tenue de notre équipe représentative et espérer une victoire prochaine, si chacun veut, dans le mesure de son possible, travailler et travailler encore pour les progrès du rugby en France.

JACQUES DEDET.

Poignée de nouvelles.

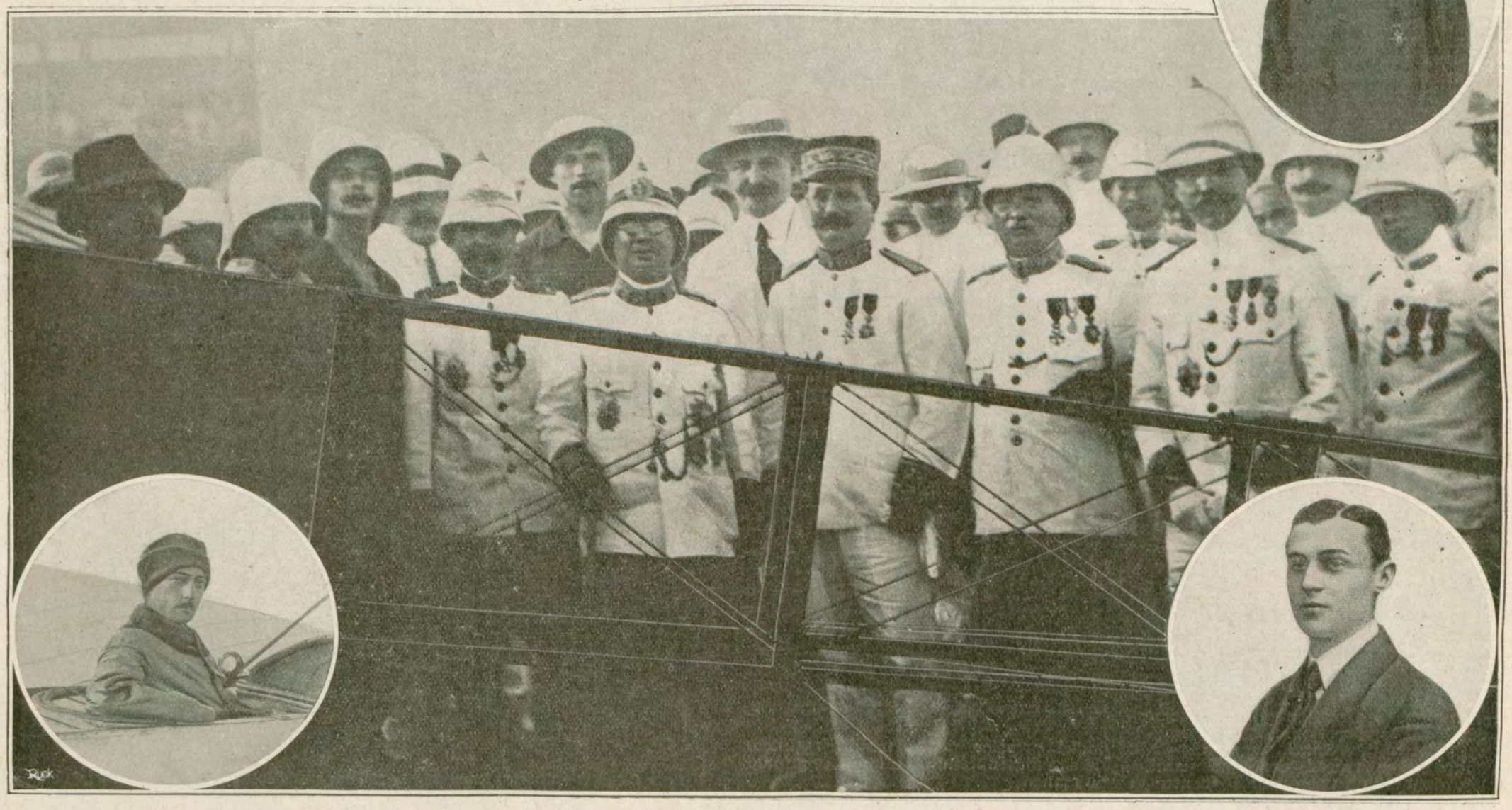
— Le lieutenant aviateur Péralda, qui fut un excellent joueur de football, songe à organiser un match de rugby qui mettrait aux prises des aviateurs civils et des aviateurs militaires.

L'AVIATION EN INDO-CHINE



L'AVIATEUR RUSSE KOUSMINSKY A SAIGON

L'aviateur russe Kousminski vient d'accomplir quelques très beaux vols d'aérodrome à Pnom-Penh, sur son monoplan Blériot. Quelques jours après, lui succédait la tournée Mac Pourpe-Georges Verminck. Les deux pilotes, également sur Blériot enthousiasmèrent la foule par l'audace de leurs prouesses. (Monoplan Blériot, hélice Chauvière). En médaillon, Kousminsky.



S. M. SISOWATH SE PASSIONNE POUR L'AVIATION

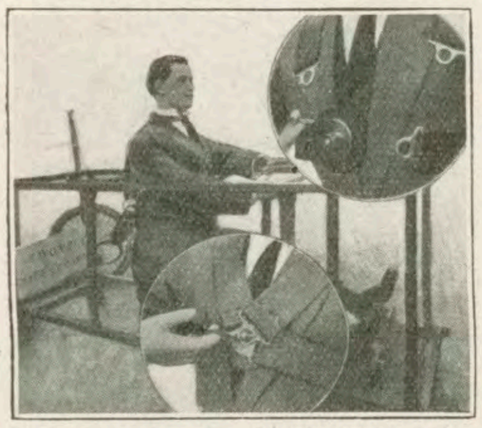
S. M. Sisowath, roi du Cambodge, s'intéresse énormément à l'aviation. C'est ainsi qu'il félicita longuement Kousminsky lorsque celui-ci vint voler devant lui, et qu'il remit la croix d'officier à Georges Verminck qui accomplit le raid Saïgon-Pnom-Penh (350 kil.) en 4 h. 05, tandis que Mac Pourpe faisait le voyage Saïgon-Cap-Saint-Jacques et retour, soit 150 kil. (Monoplan Blériot, hélice Chauvière). A gauche, Georges Verminck, à droite, Mac Pourpe.

REVUE TECHNIQUE ET SPORTIVE (1)

CEINTURE DE SURETÉ POUR AVIATEURS. — Nous avons, en France, quelques modèles de ceintures de sûreté pour aviateurs, dont la plus perfectionnée nous semble être celle de Robert Esnault-Pelterie.

On a souvent discuté pour ou contre l'emploi de la ceinture, et, bien que son emploi nous paraisse fort conseillable, nous devons reconnaître que l'accord n'a pu se faire sur son utilisation.

En Amérique, il en est tout autrement,



La ceinture W. Irving Twombly.

et le général Allen, commandant le Signal Corps, vient de prescrire l'emploi d'une ceinture spéciale par chaque aviateur militaire.

Cette ceinture se compose, en réalité, d'une ceinture proprement dite et de bretelles qui sont réunies à l'arrière par un large anneau retenu au siège par l'intermédiaire de liens élastiques. Un des bouts de la ceinture porte un axe fixé sur une plaque; l'autre bout de la ceinture et les bouts des bretelles portent des sortes d'anneaux qui viennent s'accrocher à l'axe où ils sont retenus par une simple goupille.

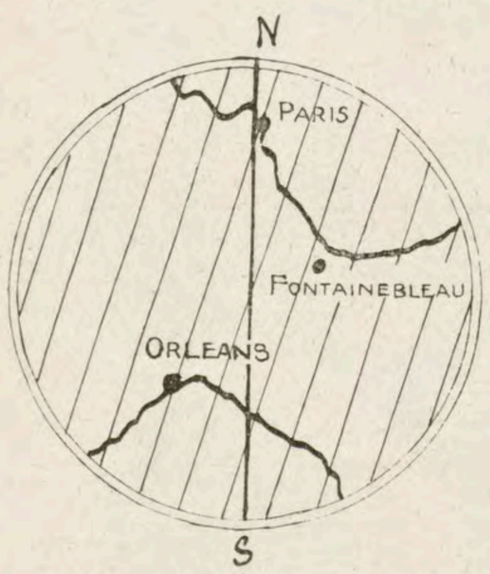
Pour se libérer de la ceinture, en cas de besoin, l'aviateur n'a qu'à tirer sur le cordon de cuir à quoi est attachée la dite goupille.

Ce système, aussi simple qu'ingénieux, est l'œuvre de M. W. Irving Twombly qui en fit un essai suivi de succès, mais involontaire, au cours d'un capotage complet.

LA BOUSSOLE-CARTE. — Le pilote d'aéroplane, qui désire atteindre un point déterminé, se trouve en présence de deux facteurs: la prise de direction ou orientation, et la dérive.

La boussole-carte C. S. a été imaginée pour remédier à l'insuffisance de la boussole ordinaire dans cette circonstance.

Sur le plateau d'une boussole munie d'un couvercle, du type des boussoles marines, on peut placer une carte géographique mobile. On la fixe de telle



La boussole doit être placée de manière à ce que les lignes soient parallèles à l'axe de direction de l'aéroplane : Paris-Orléans dans le cas ci-dessus.

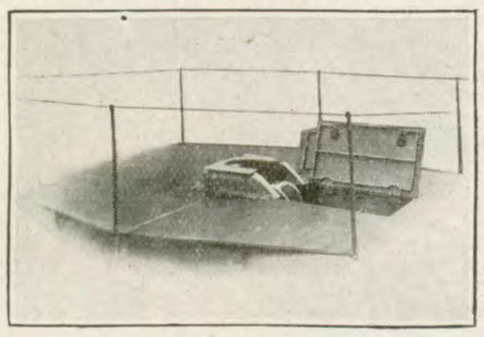
sorte que sa direction nord-sud corresponde à la direction nord-sud de l'aiguille aimantée. Sur le couvercle de la boussole sont tracées des lignes parallèles, dont l'une passe par le centre et sur le plateau. Autour de la carte, se trouve un méridien dont les degrés sont numérotés de 0° à 360°, à partir du nord.

La boussole sera placée de manière que les lignes soient parallèles à l'axe de direction de l'aéroplane: Paris-Orléans sur la figure. Le pilote peut donc prendre sa direction, sans aucune mesure d'angle.

Reste à tenir compte de la dérive. L'éviter n'est pas facile et exigerait de l'aviateur, une marche en ligne droite dans une direction immuablement fixée à l'avance; mais il est facile de la corriger avec la boussole carte.

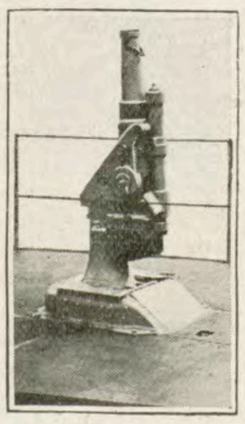
Si, allant de Paris à Orléans, l'aviateur passe au-dessus d'un point connu et indiqué sur la carte, Fontainebleau, par exemple, il lui suffit, pour se remettre dans le droit chemin, dont il s'est écarté, de déplacer sa carte de manière que les parallèles du couvercle de la boussole-carte soient dans la direction Fontainebleau-Orléans, ligne qu'il doit suivre pour gagner son but.

CANON A ECLIPSE. — Avant l'avènement des dirigeables et des avions, le sous-marin était à l'abri des regards in-



Le canon sortant automatiquement.

discrets, mais aujourd'hui il n'en va plus ainsi, et l'avion découvre le sous-marin, alors même que celui-ci est en plongée profonde, à la seule condition que l'angle de vision soit assez aigu, se rapprochant de la verticale.



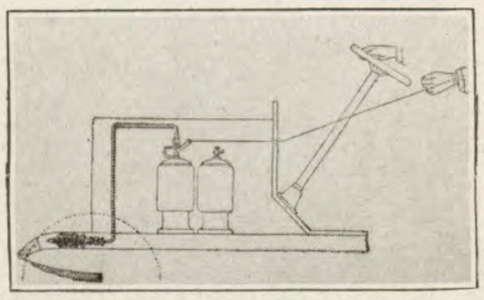
Le canon Krupp.

Il devait donc venir à l'esprit des constructeurs spéciaux de chercher le moyen de répondre du sous-marin, à ce visiteur indiscret, et la maison Krupp, d'Essen, vient de construire à cet effet un canon à éclipse permettant le tir contre les dirigeables et les avions.

Ce canon est complètement enfermé en plongée, mais il sort automatiquement lors de l'immersion et en quelques secondes à peine est en position de tir.

Avons-nous quelque chose de semblable, chez nous?

SIFFLET AVERTISSEUR POUR AUTO. — Les appareils avertisseurs sont légions; mais beaucoup sont délicats ou nécessitent une adaptation assez difficile. Le sifflet « Le Merle » ne présente aucun de ces inconvénients. C'est un sifflet à cloche relié par un tuyau métallique à un robinet branché sur un des cylindres. Ce robinet, qui peut-être commandé à distance laisse passer vers le silflet une quantité de gaz minime, mais



Le sifflet actionné par le robinet, le compresseur du moteur.

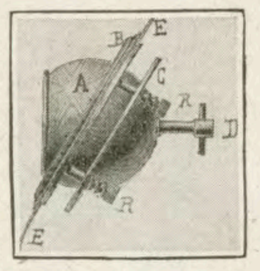
dont la pression peut atteindre 15 kilos. Le son ainsi obtenu est d'une très grande puissance.

Le sifflet ne nécessite aucun entretien, car en raison de la haute température et de la forte pression des gaz, il ne se forme pas de dépôt obstruant la canalisation du sifflet. D'autre part, grâce aux dimensions très réduites du robinet et du tuyau, la perte de pression dans, le cylindre est négligeable. D'ailleurs ce ne serait là qu'un mince inconvénient, car le ralentissement, si ralentissement il y avait, concorderait parfaitement avec l'avertissement.

Le sifflet « Le Merle » peut se placer en un point quelconque de la carrosserie ou du châssis.

LANTERNE ORIENTABLE POUR AUTOS. — Les nouvelles lanternes présentées par MM. Bondon et Vallet sont curieuses. Montée sur une voiture et quelque soit la forme de l'avant, simple tablier ou torpédo elles peuvent s'orienter en tous sens à la volonté du conducteur.

C'est dire qu'on peut tout aussi bien éclairer la route, en marche normale, que projeter le rayon lumineux sur une borne placée au ras du sol ou sur une plaque indicatrice juchée en haut d'un poteau. A plus forte raison, peut-on éclairer le moteur, en cas de panne, sans avoir à décrocher la lanterne.



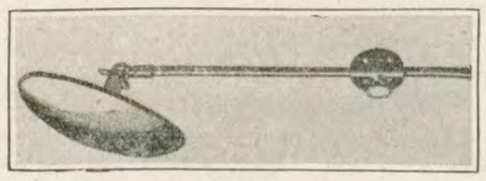
La lanterne orientable.

Le fonctionnement évoque celui de l'œil dans l'orbite. Le corps sphérique A de la lanterne est mobile entre les deux cercles B et C, naturellement plus petits que son diamètre. Le premier cercle B est fixé au capot E, tandis que le second cercle C, maintenu par des ressorts R, maintient la lanterne, tout en lui permettant les oscillations dans tous les sens.

Ce système est fort simple et des plus ingénieux.

RETROGLACE KAP POUR AUTOS. — On sait l'intérêt que présente pour le conducteur d'une voiture fermée, la vision très nette de ce qui se passe derrière lui. Et cet intérêt a suscité la création de miroirs propres à remplir l'office de « l'œil qui regarde en arrière ».

Un des plus pratiques, et des plus légers, est certainement la « Rétroglace



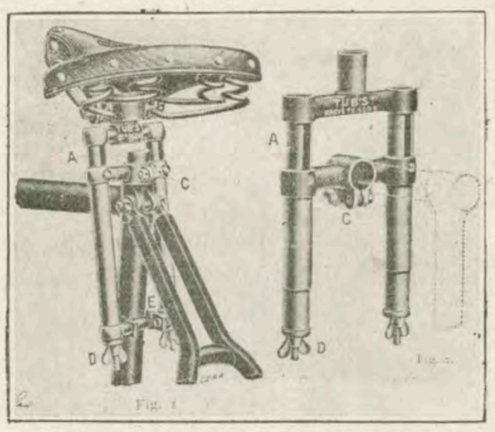
Le miroir Kap à double articulation

Kap » qui, bien que de dimensions restreintes, concentre un champ de vision très étendu en raison de sa convexité.

La rétroglace, montée à double articulation sur une longue tige réglable, peut se monter sur toutes voitures dans la position la plus favorable.

Par dessus le marché, son prix est modique, et ceci n'est pas son moindre avantage.

TIGE DE SELLE ÉLASTIQUE. — Les tiges de selle élastiques Tub's, pour cycles et motocycles, présentent la particularité intéressante de faire travailler les ressorts qui composent le système amortisseur à la traction, alors que plus généralement ces ressorts travaillent à la



Les détails du système amortisseur de la tige de selle.

compression. L'élasticité obtenue est ainsi plus grande.

D'autre part, les tubes coulissants renfermant les ressorts sont verticaux, de telle sorte que tout coincement ou grippage est impossible.

Enfin, la tension est réglable à volonté suivant le poids du cycliste.

La gravure ci-dessus est suffisamment claire pour que l'on puisse comprendre très facilement le montage.

UN FUSIL-MITRAILLEUSE PORTATIF. — Ce fusil-mitrailleuse portatif, qui est dû à M. Vitu, peut être actionné à la main à l'aide d'une manivelle pour le tir individuel, pointé et actionné à distance, au moyen d'une transmission flexible dans le cas de tirs par groupes.

Il est d'une grande légèreté, 7 kilos environ pour le tir individuel, 20 kilos avec son affut pour le tir par groupe.

Le tir peut se faire dans tous les angles et dans toutes les directions.

Cette arme a été étudiée par M. Vitu pour être placée sur les aéroplanes, les dirigeables, les automobiles, etc.

PAUL LAUNAY.

PETITE CORRESPONDANCE

M. E. P. AUBRY, *Gonesse*. — Tout à fait bien votre projet, mais il manque peut-être un peu de précision dans les détails. D'autre part, nous n'avons pas assez de pouvoir sur les gouvernements mondiaux pour vous obtenir la direction que vous désirez.

M. G. P. (UN PETIT LECTEUR ASSIDU). — Votre petit plan n'est pas mal du tout. Quant aux avantages des hélices en question, ils sont équivalents.

M. GAVART, *Magland*, (*Haute-Savoie*). — Nous vous avons déjà répondu que nous ne pouvons utiliser vos dessins parce qu'ils sont trop incomplets. Faites le nécessaire et nous les utiliserons s'il y a lieu.

LE « COLONIAL » DE M. CHARLES ROUX.

Le « Colonial de M. Charles Roux est un glisseur à propulsion aérienne, il a été expérimenté avec succès, cette semaine, sur la Marne, entre Nogent et Joinville.

Le « Colonial » Charles Roux sur la Marne; en médaillon, à gauche : l'ingénieur Charles Roux, inventeur de ce bateau glisseur.

Ce bateau est propulsé par une aile « Cyrnos » de 1 m. 50 de diamètre; le moteur est un 4-cylindres de 100 × 210, il donne une puissance de 45 chx.

L'hélice « Cyrnos » est encerclé d'un protecteur en tubes d'acier et treillage metallique. Aux essais, le « Colonial » a atteint une vitesse de 20 kilomètres à l'heure, avec huit personnes à bord et 500 kilos de charge utile.

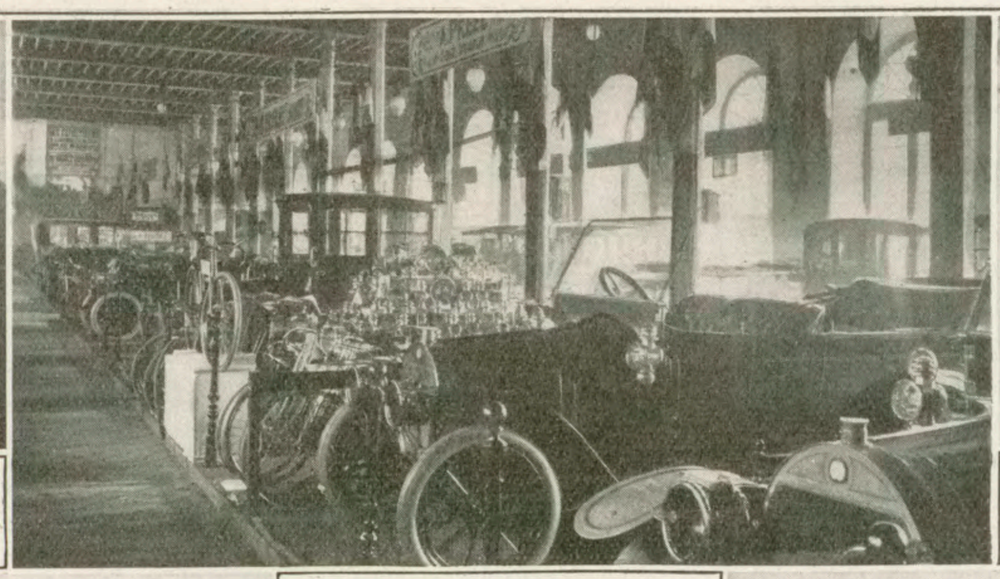
C'est le bateau rêvé pour la navigation coloniale: en pleine charge, il ne cale pas plus de 0 m. 20.

F. M.

(1) Nous recevrons avec plaisir tous les renseignements sur les inventions nouvelles que l'on voudra bien nous faire parvenir.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Carpentier sur les bancs de la correctionnelle. Il a été condamné à 16 fr. d'amende avec sursis, pour avoir souffleté un charretier.



Le 2e salon d'automobiles dn Mans, à remporté le plus vif succès.

Les jockeys Belhouse et J. Childs effectuant une descente en boblet à Arosa (Suisse), J. Childs est au frein.

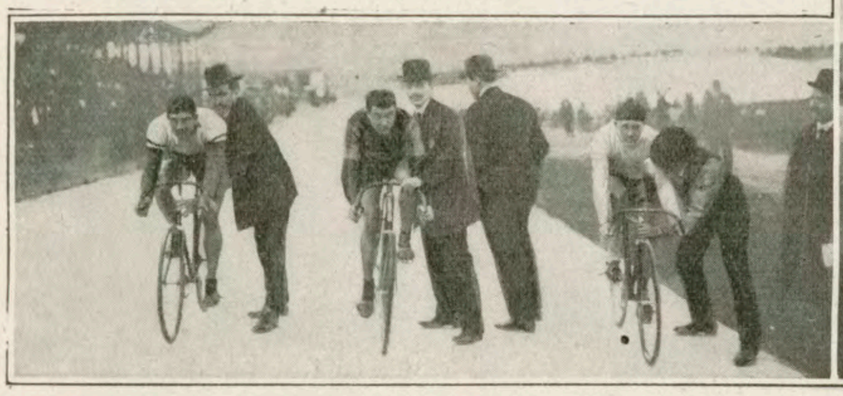
Le lieutenant Latanne, bien connu pour ses études sur l'aviation coloniale, photographié au moment ou il part sur son Deperdussin pour une reconnaissance aérienne aux environs de Maubeuge. Il appartient au centre d'aviation de cette ville.

Le boxeur américain Eddie Morgan. Il s'est assuré une grande réputation dans la catégorie poids bantam.

Une vue du match Aviron Bayonnais, contre Stadoceste Tarbais. Les Bayonnais triomphèrent de leurs adversaires, marquant 21 points (5 essais, 3 buts) à 0. C'est au cours de cette partie que Caujolle, l'excellent joueur de Tarbes, fut blessé.

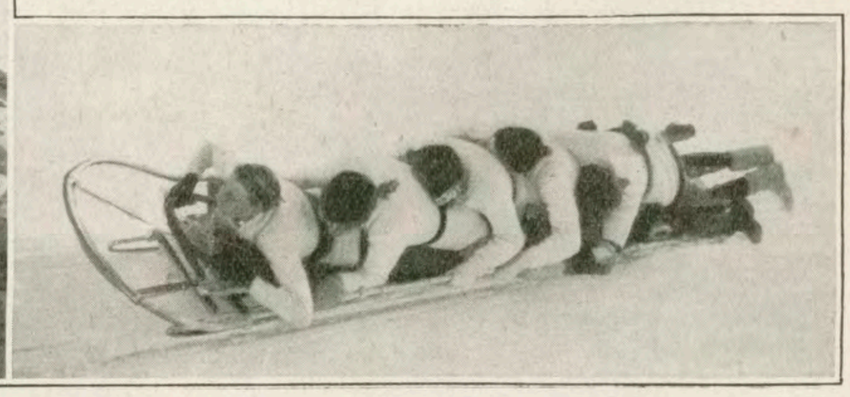
L'équipe première du Club Athlétique Orléanais, formée de joueurs très entraînés, elle a rencontré avec succès les meilleurs teams de football rubgy de province.

Une vue de Saint-Moritz, prise du haut du biplan de Grahame White par son passager M. Louis Noël ; on aperçoit la cellule de gauche de l'appareil du célèbre aviateur anglais.



Le sprint final de la course des 6 heures de Marseille. Au milieu, Duprè qui, en compagnie de Brocco, gagna l'épreuve, couvrant 214 kil. 600, à droite, Moran second, à gauche, Oliveri troisième.

Mœrenhout vainqueur du cross cyclopedestre, qui s'est disputé l'autre semaine à Bruxelles.



A Davos, certaines équipes de bobsleigh ont adopté cette nouvelle position qui, d'après eux, rend la conduite du bob plus facile; par contre la manœuvre du frein est plus difficile.

Le match Stade Toulousain-Stade Français, qui s'est disputé dimanche dernier, au Parc des Princes, n'a pas donné de résultat, chaque équipe ayant marqué 13 points.

Le capitaine Van den Vaero et le lieutenant DoHu ont été décorés de la Légion d'honneur.

A Colombes, le 2 mars, le Sporting Club Universitaire de France rencontrait le Racing Club Compiègnois. Les Universitaires réussirent 19 points à 5, dominant surtout leurs adversaires pendant la seconde mi-temps

AVIATION

Faut-il blinder les avions?

C'est une solution nécessaire.

A l'heure actuelle, la question du blindage des avions est à l'ordre du jour. Les dernières déclarations de notre confrère le *Matin* — déclarations recueillies du chef d'un de nos groupes d'aéronautique — ont attiré l'attention publique sur cette question et préoccupé nos constructeurs. Il ne faut pas d'ailleurs se le dissimuler plus longtemps : cette question semble *vitale* pour l'avenir de l'avion militaire, et les différentes enquêtes et études faites dans les milieux compétents semblent toutes se résumer en ce point :

IL FAUT BLINDER LES AVIONS

Dans notre enquête sur les « Dirigeables allemands » (1), « La lutte future entre *Avions et Zeppelins* », nous avions déjà indiqué cette solution comme nécessaire et rapidement indiqué les moyens pour arriver à le réaliser. Mais une base manquait : c'était celle de données précises, expérimentales fournies par les dernières guerres Italo-Turque et Turco-Bulgare.

Les renseignements donnés par les aviateurs italiens, bulgares et grecs, et les enseignements que nous pouvons en tirer, sont, à ce point de vue là, des plus précieux.

Si nous nous reportons à deux ans en arrière, nous constatons que l'opinion qui ralliait le plus de partisans en la matière de vulnérabilité des avions était la suivante :

A partir de 500 mètres, l'avion est invulnérable.

Dès le commencement de 1912, la campagne de Tripolitaine est venue donner un premier démenti à cette affirmation. Du coup, la zone de sécurité remontait de 500 à 800 et 900 mètres. Puis les événements de la guerre balkanique se déroulaient et avec eux, la zone de sécurité faisait un nouveau bond pour trouver son équilibre définitif aux environs de 1.100 à 1.200 mètres!

L'étude des rapports des aviateurs italiens, serbes, bulgares et grecs est à ce point de vue-là des plus instructives.

Les premiers pilotes italiens qui reçurent des balles — entre autres le capitaine Inoïzo — signalent, entre 700 et 800 mètres, des courbes cassées, des toiles perforées, des guignols d'équilibreurs emportés, des ricochets snr les moteurs rotatifs.

A 700 mètres, 2 officiers italiens furent légèrement blessés.

Ce fut dans le monde aéronautique une constatation stupéfiante, qui démolissait toutes les théories sur l'invulnérabilité de l'avion.

Après la guerre des Balkans, il fallut encore plus en rabattre; à 800 et 900 mètres le tir avait son plein effet meurtrier et il fallait monter à 1200 m. pour commencer à être hors d'atteinte.

Ecoutons les rapports des officiers aviateurs :

Le lieutenant Montoussis, de l'armée Grecque passant au-dessus de Janina, reçoit encore à 1.100 mètres des balles qui trouent la toile de ses ailes et ailerons. A 1200 mètres, une balle arrive avec une vitesse suffisante pour casser une courbe; ce n'est qu'au-dessus de 1200 mètres qu'il se trouve hors d'atteinte du feu des canons et fusils turcs.

Le lieutenant Tropatcheff survole Andrinople à 1200 mètres. Des râtés de moteur le font descendre entre 600 et 800 mètres, d'où la fusillade de la place l'abat au sol presque immédiatement.

Le lieutenant Popoff, à 1.100 mètres, entend les balles des shrapnels turcs siffler autour de lui. Et, sur ses indications, l'état-major bulgare indique la zone de 1200 mètres, comme zone minima, d'observations au-dessus d'une place forte armée de canons à longue portée.

De telles constatations officielles suffirent donc, en l'espace de quelques semaines, pour démolir les vieilles affirmations. Et les expériences de tir pour suivies en France ne furentpas moins concluantes. Expériences du Camp de Châlons sur avion silhouette-pendu à un sphérique, expériences à Toulon sur un cerf-volant remorqué par un torpilleur, montrèrent que pour une troupe *quelconque*, c'est-à-dire de tireurs ordinaires, le pourcentage des balles mises sur les avions n'était pas plus mauvais que pour des cibles terriennes, au contraire!

(1) *Vie au Grand Air*, septembre et octobre 1912. « France et Allemagne. »

Les résultats impressionnants firent même beaucoup réfléchir. A partir de ce moment, la cause du blindage des avions était en principe gagnée dans les milieux officiels — gagnée, mais malheureusement pas solutionnée.

Les difficultés, en effet, sont nombreuses :

Quelles parties doit-on blinder?

Quelles épaisseurs doit avoir le blindage?

Cette dernière question est évidemment fonction du poids emporté par l'avion, par conséquent du moteur, et fonction aussi des zones à laquelle on doit de scendre et où le tir est de plus en plus meurtrier.

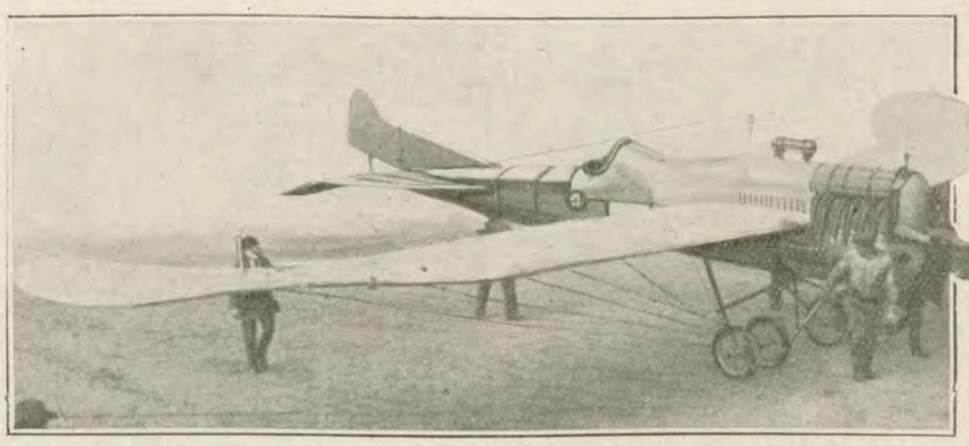
Si, en effet, les officiers italiens ont pu faire besogne utile d'observateur à 1.000 mètres et 1.200 mètres, cela vient de l'exceptionnelle lumière du ciel de Tripolitaine. La transparence de l'air, l'absence de tout brouillard ont permis, à 1.200 mètres, de faire des observations aussi commodes qu'en France à 500 ou 600 mètres. Cette limpidité nous est d'ailleurs confirmée par les expériences de nos officiers aviateurs sahariens. Mais en France et en Europe, en général, le ciel est souvent nuageux: de la brume, du brouillard empêchent, à 1.000 mètres, de faire de l'observation: la pratique démontre qu'on trouve une journée sur dix suffisamment limpide pour pouvoir observer au-dessus de 1.100 mètres. Le reste du temps, il faut descendre à 800 mètres, à 600 mètres, à 500 mètres.

Dans ces conditions, on ne peut descendre et s'aventurer qu'avec un avion fortement blindé.

Mais alors intervient le facteur *poids*, si gênant en aéroplane. En effet, pour voler avec sincérité il faut toujours posséder un excès de puissance, c'est-à-dire calculer sa charge pour ne pas s'enlever tangent.

A l'heure actuelle, les poids emportés par nos avions les plus puissants sont :

275 k. pour les biplans munis de moteurs de 80 chx.



LES MONOPLANS ALLEMANDS " TAUBE " DE CE TYPE, SONT BLINDÉS,

300 kilos pour ceux munis de moteurs de 100 chx ou au-dessus.

Sur ces 300 kilos, on compte :

100 litres essence, huile:
150 kilos pilote et observateur;
20 kilos outillage divers;
170 kilos de poids emporté.

Il reste donc environ 30 kilos pour le blindage. C'est insuffisant.

Si, en effet, on prend comme base de blindage l'*acier chromé* ou l'*acier au nickel* de 3 millimètres à 3 millim. 5 d'épaisseur, il faut compter pour un revêtement efficace un poids de 100 à 120 kilos.

Donc, nous voyons déjà que nos avions blindés seront munis d'un moteur d'une puissance au moins égale à 120 ou 150 chx et peut-être même 200 chx. Comme dans le dernier Voisin, le fameux aéro-yacht *Icare*.

Néanmoins, il semble que le poids puisse être judicieusement réparti pour arriver au minimum de charge.

Si, en effet, on examine la silhouette d'un appareil passant au Zénith, comme il se présentera en guerre entre 600 et 800 mètres au-dessus de rassemblements armés, on voit du premier coup quelles sont les parties vulnérables et essentielles à protéger. Ce sont, par ordre d'importance :

1) Les pilotes et passagers;
2) Les organes de conduite;
3) Le moteur;
4) L'hélice.

Les autres parties de l'avion, parties larges et encombrantes (ailes, gouvernails, ailerons) composées de bois et de toile, pourront recevoir des balles beaucoup plus impunément que les parties essentielles citées plus haut.

Examinons donc les différents types d'appareils et la façon de blinder la plus pratique.

Dans les monoplans (types Blériot, Deperdussin, Henriot, Morane, Nieuport, etc...), la solution est assez facile.

Le moteur est déjà enfermé presque toujours dans un carter métallique. Quant au fuselage abritant les réservoirs, les pilotes, les organes de commande, il suffira de blinder le dessous en revêtements d'acier nickel de 3 millim. 5.

Les côtés seront suffisamment protégés par une plaque de 2 millimètres à 2 millim. 5. Enfin, la tête de l'observateur pourra passer dans un observatoire blindé ajouré où ses observations seront commodes. Cet observatoire pourra être du type de celui employé dans les forts pour les tourelles cuirassées.

Dans les biplans (types Farman, Voisin), le blindage sera plus important, plus difficile parce que *réservoirs*, *organes de commande* et *moteurs* sont beaucoup moins ramassés et groupés sur un petit espace que dans les monoplans.

Si nous prenons comme type de blindage le capot H. Farman, il faudra faire un revêtement de 3 millim. 5 de la pointe à l'extrémité, pour protéger les pilotes et réservoirs.

Sur les côtés, 2 millim. 5 seront suffisants. Enfin, si le moteur est un rotatif, le blindage inférieur sera moins nécessaire qu'avec un fixe puisque les balles ricochent sans abîmer le moteur.

Mais la plus grande difficulté est certainement la protection de l'hélice. On sait qu'un simple choc dans une hélice, le moindre corps étranger, même le plus léger, amène des fissures, cassures et éclatements des pales. *A fortiori* une balle de fusil. Dans les monoplans, l'éclatement est moins dangereux : mais dans les biplans, les pales éclatant peuvent venir sectionner les poutres de réunion. Donc, il faut protéger l'hélice.

Son blindage propre est à rejeter : on sait les déboires amenés par les hélices métalliques; les hélices blindées seraient de même ordre.

Il faut protéger et toujours par-dessous.

Dans la place actuelle des hélices sur les avions biplans Farman, une plaque placée en arrière du plan inférieur semble à première vue la solution. Mais la solution devient encore plus facile, si l'hélice, par engrenage exhaussée comme dans les Voisin, les Donnet-Lévêque, les Sanchez Besa, les d'Artois : il suffira alors de protéger le blindage de la carlingue.

Mais, comme on le voit, cette nécessité de blinder entraîne un remaniement général et dans le moteur, et dans la construction des avions.

Si l'on veut un rendement pratique — et non un trompe-l'œil — il faut donc que nos constructeurs étudient un nouveau dispositif pour les avions blindés, surtout pour arriver à assurer la protection de l'hélice.

Quant aux fils de commande, ils devront courir à l'intérieur du fuselage blindé et être enfermés à leur sortie vers la queue et les organes de direction et profondeur dans des tubes à l'abri de la balle. C'est donc un poids supplémentaire d'environ 120 kilos que devra emporter l'avion blindé. C'est donc 400 kilos de poids utile qu'il faudra arriverà enlever, non pas sur aérodrome, mais d'une façon courante, dans toutes les circonstances, et par tous les temps, comme en manœuvres ou en campagne.

Voilà le problème posé: comme on le voit, il est vital pour l'avion militaire, l'avion de reconnaissance tactique passant au-dessus de rassemblements armés à la hauteur d'observation effective, c'est-à-dire entre 700 et 800 mètres: ainsi blindé, l'observation, tout en courant des risques (balles dans les nervures, les ailerons, les gouvernails), pourra à peu près se faire à l'abri des feux de salve meurtriers de l'infanterie.

Quant aux obus de l'artillerie, s'ils explosent sans toucher le but, ils arroseront l'avion et le blindage sera efficace. S'ils sont percutants et touchent le but, ce sera évidemment la chute fatale, mais avec la mobilité et la vitesse de l'avion, cette éventualité n'est pas à envisager, et le tir par « arrosage de balles » sera le seul normalement employé et par conséquent contre lequel le blindage semble suffisant.

(A suivre.) MARC GOUVIEUX.

Poignée de nouvelles.

— Eugène Renaux, à bord de son biplan, a fait, aux environs d'Etampes, un match de vitesse avec le Sud-Express et l'a battu facilement

— La liste pour la Coupe Gordon-Bennett des sphériques comprend : 3 Américains. 2 Anglais, 3 Allemands, 3 Autrichiens, 2 Italiens, 3 Français, 3 Suisses et 2 Belges.

— L'aviateur russe, Nicolas Kostine, qui a été fusillé à Andrinople par ordre du gouvernement turc, avait fait son apprentissage en France, à Mourmelon, et avait passé son brevet (n° 224) sur biplan Farman.

— On sait que le célèbre aviateur et aéronaute Alfred Leblanc avait pris l'initiative de faire ouvrir une souscription par l'Aéro-Club pour élever un monument à la mémoire des frères Nieuport. Le comité a été fondé, la souscription est ouverte et les dons sont reçus à l'Aéro-Club de France, qui, avant l'ouverture des listes, avait déjà recueilli plus de 2.000 francs.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS

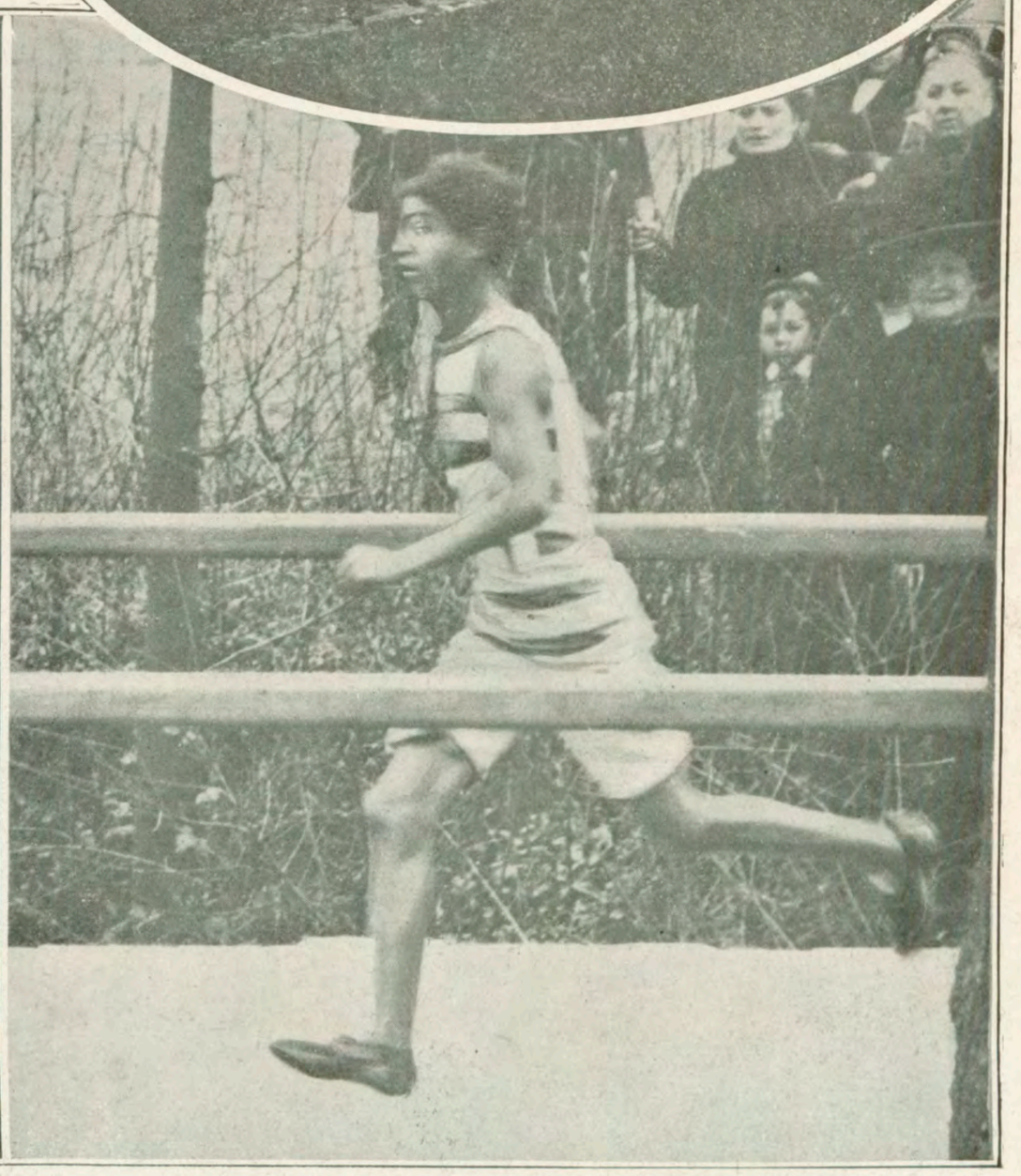
(Photographies de notre envoyé spécial.)

LE DÉPART DU CROSS-COUNTRY NATIONAL

Le championnat de France de cross-country a été disputé dimanche dernier à Langon. Il a perdu beaucoup de son intérêt par suite du forfait de Jean Bouin, souffrant d'une bronchite.

LE PASSAGE DU PONCEAU

168 coureurs prirent le départ, 149 terminèrent le parcours de 16 kil. 600. Notre photographie représente Chouquet (327), Ardenagni (156), Leroy (122) et Boissière (121), au passage du ponceau.



ARBIDI, 2e DU CROSS

L'algérien Arbidi fut la révélation du championnat de France. Il se classa 2e en 1 heure 1 minute 9 secondes, à 1 minute 10 du vainqueur. En médaillon, Lersier (614), champion de Bourgogne, suit Pautex de Marseille, 9e.

LA VIE AU GRAND AIR

LE PAYS DE GALLES BAT DIFFICILEMENT LA FRANCE

FAILLIOT

Failliot marqua le deuxième essai pour la France, rachetant ainsi quelques fautes qu'il commit pendant la partie.

ANDRÉ SE SAISIT DU BALLON ET TENTE DE S'ÉCHAPPER

Le match annuel France-Pays de Galles, qui s'est disputé au Parc des Princes le jour de la Mi-Carême, s'est terminé par une pénible victoire des visiteurs. Trois minutes avant la fin, la partie était nulle, chaque équipe comptant huit points. C'est seulement dans les dernières secondes que Glenn Lewis marqua l'essai décisif. En médaillon : Un Gallois tente de s'emparer du ballon, mais Struxiano s'apprête à le plaquer.

TREW

Le capitaine de Galles, Trew, le plus vieux international de l'équipe, fut blessé au cours de la première mi-temps.

LES GALLOIS MANQUENT UN ESSAI DE PEU

L'arbitre, M. Mille, que l'on voit à droite de notre photographie, fut excellent en tous points et reçut du public un accueil enthousiaste. Devant les poteaux, on aperçoit Senmartin qui joua arrière à la place de Caujolles, insuffisamment rétabli. Il fit une partie irréprochable.

UNE FAUTE !

Un de nos équipiers plaque un adversaire, bien que celui-ci ne soit plus en possession du ballon.

UNE ATTAQUE DES TROIS-QUARTS GALLOIS

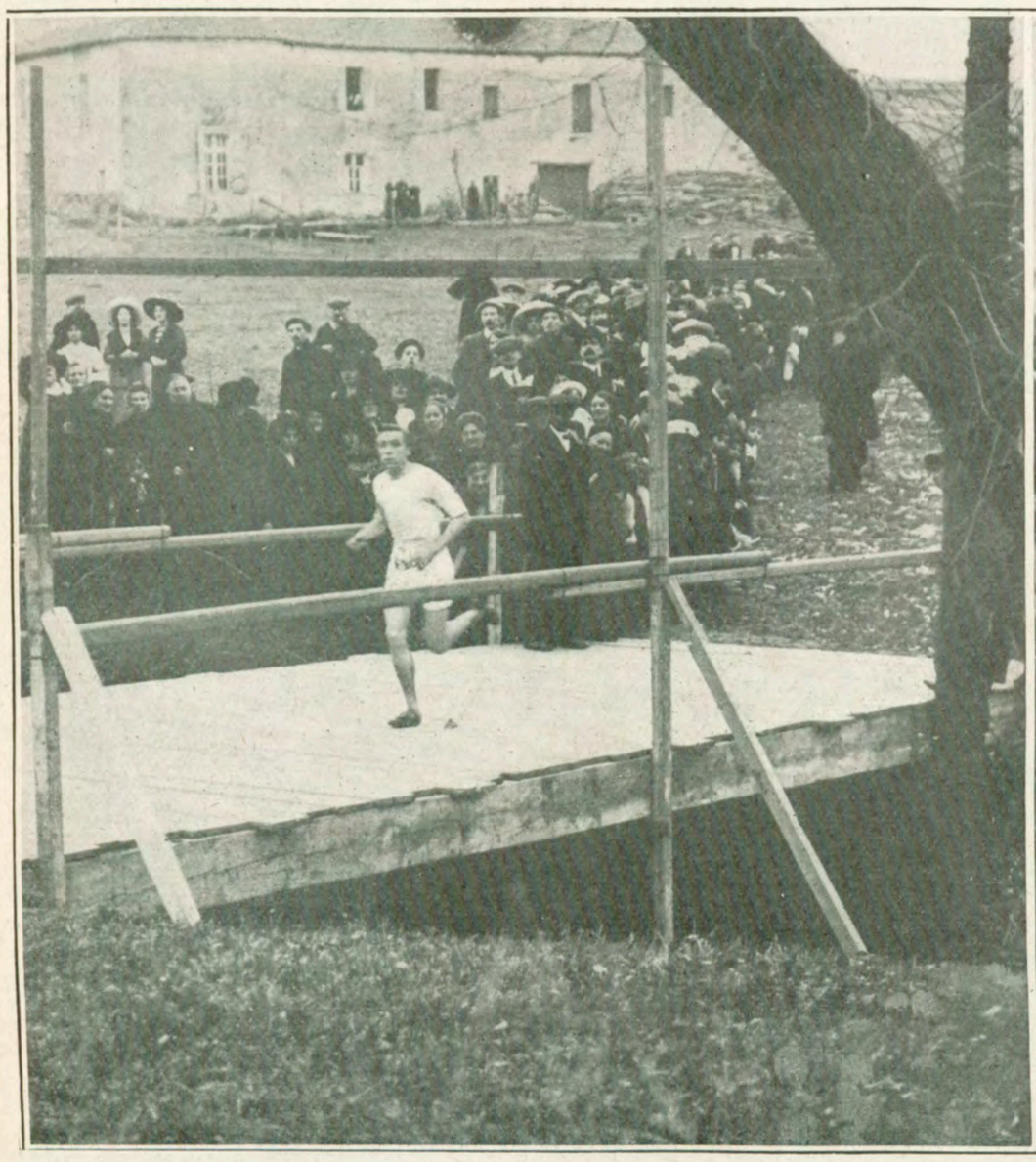
Williams, qui prit la place de Trew, au centre de la ligne de trois-quarts, vient de passer le ballon à son ailier : celui-ci va s'efforcer de déborder son adversaire direct, André. Il n'y parvint d'ailleurs jamais, ne pouvant pas lutter de vitesse avec le racingman.

KEYSER GAGNE SON 3E CHAMPIONNAT

(Photographies de notre envoyé spécial.)

LE PREMIER TOUR DE PISTE

Le parcours comportait deux boucles différentes, plus un tour de piste au départ, soit 1,500 mètres, un passage en cours de route et un dernier tour d'hippodrome à l'arrivée. La première boucle comportait 10 kil. 100, la seconde 2 kil. plus le passage en cours de route, et le tour de piste final, soit 16 kil. 100.



KEYSER APRÈS LA PREMIÈRE BOUCLE

Keyser prit rapidement la tête et lâcha tous ses rivaux. Derrière lui, le jeune algérien Arbidi, 2e, faisait également la course seul. Keyser triompha en 59 m. 59 s. 2/5, Un autre Algérien, Albel se classait 3e.

L'ARRIVÉE DE KEYSER

La victoire par équipes revint au Metropolitan Club, avec 112 points, puis la province prenait la place d'honneur, le Racing se classant 5e seulement. Nous espérons que le Cross des 5 nations nous vaudra le duel attendu entre Bouin et Keyser.

FOOTBALL

Deux pierres blanches

La Mi-Carême a été une belle journée.

La journée de la Mi-Carême a été particulièrement heureuse pour le football français, sous ses deux « espèces », le rugby et l'association.

Rugbyste, je veux d'abord rendre hommage à nos camarades « soccers » et leur dire combien tous les fervents du ballon ovale ont regretté que la concurrence du match France-Pays de Galles les ait empêchés d'aller les encourager et les applaudir. Nous avons donc enfin eu un match France-Angleterre, disputé par une équipe française véritablement nationale, sans distinction de fédérations, les meilleurs seuls ayant droit à la cape, qu'ils soient inscrits à tel ou tel groupement.

L'équipe de France d'association a été battue par l'équipe d'Angleterre. C'est normal. Mais elle n'a pas été écrasée, loin de là. Et ceci est infiniment mieux. Nous ne sommes plus aux 20 buts à 0 d'Ipswich, ou au temps des générosités vexantes, alors que sur les fins de parties, certains avants anglais, arrivés seuls devant nos buts, affectaient de tomber pour ne pas être obligés de nous infliger des buts supplémentaires.

UN COUP DE PIED DE CHAYRIGUÈS.

Jeudi, l'Angleterre a travaillé de bout en bout, et, à la mi-temps, nous n'avions que deux buts contre nous. Dans la seconde moitié du jeu, nous faisions mieux encore, puisque si nous voyions nos adversaires marquer deux nouveaux buts, nos avants, sur une descente collective, qui fut d'une vitesse extraordinaire, réussissaient, eux aussi, à violer « les bois » de l'Angleterre!

Notre football association est donc en progrès. Bien qu'il subisse encore de regrettables défaillances — souvenez-vous du match France-Belgique — nous commençons à savoir défendre et attaquer proprement. De plus, aujourd'hui, toutes nos forces vives sont unies. Je suis persuadé que nous sommes au début d'une ère nouvelle pour le footbal association français, et que, tout comme nous y sommes déjà, ou presque, pour le rugby, la vraie forme internationale de notre équipe de France d'association n'est plus bien loin.

Parlons un peu rugby, maintenant. De ce côté, la journée a peut-être encore été meilleure. Nous avons frôlé de gros succès, la retentissante victoire qui nous aurait, d'un seul coup, consolés des dédains écossais et anglais. Nous avons failli faire match nul avec l'équipe du Pays de Galles; mieux, même, il s'en est fallu de bien peu que nous ne gagnions. Et, chose bizarre, qui, je le crois, est la preuve la plus sérieuse que nous ayons pu enregistrer de nos progrès, depuis plusieurs années, nous avons infiniment mieux profité que nos adversaires des occasions qui nous furent données. Les Gallois fournirent presque toujours l'offensive, sans pouvoir la mener à bien, de façon assez décisive pour que leur victoire ne put être mise en doute. Et, au contraire, lâchés de huit points après 60 minutes de jeu, nous trouvions, en saisissant au vol les opportunités qui se présentaient au cours du jeu, le moyen de remonter nos adversaires et d'arriver à égalité avec eux, quatre ou cinq minutes avant la fin.

C'est à cet instant que le moral gallois se réveilla, et domina le nôtre. Un match nul, c'était, pour nos visiteurs, un gros échec moral. Et leur travail fut alors tel qu'ils réussirent enfin à briser notre résistance, à nous affoler, à nous vaincre.

Voici trois ou quatre ans que, sauf quelques grandes déroutes navrantes — Twickenham, Inverleith, et l'Ecosse, cette année encore — nous nous rapprochons très sensiblement de nos éternels vainqueurs.

Nous avons déjà, deux ou trois fois, failli battre l'Irlande; cette année, l'année dernière, la grande équipe d'Angleterre a été obligée de travailler énergiquement pour s'assurer l'avantage, de façon très nette d'ailleurs.

Mais ce sont encore nos rencontres avec le Pays de Galles qui sont le plus significatives de nos progrès très réguliers, de notre marche en avant. Je ne parle pas des quarante et quelques points que nous infligèrent jadis les exceptionnelles équipes du Pays de Galles, du temps des Gwyn Nicholls, des Morgan, des Gabe et des Trew.

Mais depuis trois ans, la valeur de l'équipe galloise demeure sensiblement la même. Or, nous n'avons cessé de nous rapprocher. En 1911, nous étions vaincus par trois essais à rien. L'an dernier, au Pays de Galles, l'écart était de quatre essais à deux. Cette fois, il n'y a plus qu'un essai d'écart, trois à deux, et encore la victoire de nos adversaires et amis n'a-t-elle été acquise qu'« in extremis » dans un sursaut d'énergie désespérée.

Souhaitons que cette heureuse progression vers le mieux ne subisse pas d'à-coup en 1913. Car, cette fois, nous sommes arrivés si près que nous avons désormais le droit d'espérer la victoire.

Et cependant, nous aurions dû mieux jouer jeudi. J'ai eu l'impression très nette que nous avions sur le terrain l'équipe qui devait gagner et qui, pourtant, pour rester strictement impartial, n'eut que rarement le meilleur.

Je laisserai à d'autres le soin de louer les prouesses et l'ardeur de Forgues, le travail sérieux de Podevin, la splendide partie d'André et de Senmartin, le bonheur de certaines attaques de Franquenelle, et l'élan furieux par lequel Failliot nous assura notre second essai.

Mais ce qu'il faut dire, c'est que nos avants travaillèrent moins bien et moins activement que le jour où ils tinrent « le coup » devant le pack africander. Dans la première mi-temps, imités d'ailleurs par les avants gallois, ils jouaient sans ardeur, sans vitesse. Le jeu traînait et nous étions loin du style international. Leur travail à la touche fut presque toujours insuffisant et maladroit, leur mêlée médiocrement organisée.

En demis, Struxiano et Bioussa, le second surtout, eurent des points faibles. Leur attaque fut bien dessinée, mais jamais très perçante, mais, enfin, en ce qui concerne l'offensive, ils firent des débuts plus qu'honorables. Mais ce qu'ils doivent se résoudre à faire sans hésitation, c'est l'arrêt des dribblings, c'est là une partie capitale du rôle des demis. C'est à eux d'arrêter dans l'œuf ces dribblings qui, par la suite, deviennent si dangereux.

En trois-quarts, Jaurréguy n'est pas à sa place au centre, il fut le trou de la ligne, et comme Franquenelle, très heureux en attaque, se laissa lui-même tromper par Trew d'abord, puis par Glenn Lewis, notre défaite eut été beaucoup plus nette si Senmartin n'avait été un « full-back » admirable.

Failliot, enfin, ne fut Failliot qu'une fois. Il est vrai que cela nous valut cinq points.

GÉO LEFÈVRE.

HOCKEY

Le match France-Angleterre

L'écrasement de l'équipe française.

Quel triste résultat que celui par lequel l'équipe nationale d'Angleterre a triomphé de l'équipe nationale de France!

Il était prévu : les mauvaises conditions dans lesquelles se faisait la rencontre de samedi dernier, la pitoyable forme dans laquelle se trouvaient nos joueurs, la triste équipe que nous avons envoyée à Cambridge ne pouvaient nous laisser l'espoir d'une honorable défaite; cependant, les meilleurs résultats obtenus jusqu'ici dans les rencontres internationales de hockey, notre chauvinisme et notre éternelle confiance qui frise si souvent le bluff ont faits que ces 13 buts à 0 ont produit l'effet d'une sévère douche.

Non, en hockey, comme dans beaucoup de sports amateurs, pour nous, tout est à faire, à refaire, si on veut considérer le match nul (1 à 1) de la rencontre France-Angleterre de 1908 comme un premier succès. Dans ce temps-là, nous n'avions pas plus d'équipes qu'à l'heure actuelle, nous ne possédions pas plus de jeu, nous n'avions guère de science. Mais parmi nos représentants figuraient des athlètes vraiment remarquables, des individualités extraordinaires qui, par leur adresse, leur vitesse, leur sang-froid, en un mot par leur dons naturels, formaient un cadre suffisant pour renforcer leur équipe dans une proportion considérable, et l'empêcher de souffrir de l'infériorité dans laquelle la mettait le manque de science de leurs camarades et peut-être d'eux-mêmes.

Lorsqu'en 1908 nous fîmes match nul avec l'équipe nationale d'Angleterre, lorsque nos joueurs réussirent à faire d'excellents résultats contre cette même équipe ce ne fut aucunement par suite de leur science, de leur tactique ou de leur cohésion, mais bien grâce aux prouesses si extraordinaires des Brissy, Salarnier, Gautier, Saulnier et Poupon.

Maintenant, ces joueurs, ces piliers de hockey, si on peut ainsi les appeler, ne sont plus là; un à un ils ont lâché la crosse qu'ils avaient maniée pendant tant d'années avec tant de dextérité, et à mesure qu'ils nous ont quittés, petit à petit la force de nos équipes a diminué.

Puisque la chance n'a pas voulu que dans le nombre considérable de jeunes gens qui se sont mis à pratiquer le hockey, sorte quelque étoile vraiment extraordinaire, puisque quatre ou cinq joueurs n'ont pu remplacer les vieux champions, et que, sans que ceux-ci aient fait des grands progrès nous nous trouvons dans un état d'infériorité très réel sur nos adversaires d'Outre-Manche, ce n'est que par le travail que nous arriverons.

Les dévouements qui sont acquis à la cause du hockey, l'intérêt que portent les joueurs au sport qu'ils pratiquent nous permet de l'espérer.

DANIEL CRIVELLI.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 9 MARS. — *Cyclisme.* — Réunion au Palais des Sports.
DIMANCHE 9 MARS. — *Football rugby.* — Parc des Princes. — Match Stade Français-Stade Bordelais.
DIMANCHE 9 MARS. — *Cross Cyclo-Pédestre.* — Championnat de France de Cross Cyclo-Pédestre.
DIMANCHE 9 MARS. — *Hippisme.* — Auteuil (Prix Finot).
JEUDI 13 MARS. — *Hippisme.* — Courses à Auteuil.
VENDREDI 14 MARS. — *Hippisme.* — Courses à Saint-Cloud.
SAMEDI 15 MARS. — *Boxe.* — Séance du Wonderland.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 24 FÉVRIER AU 3 MARS

AÉRONAUTIQUE

MARDI 25 FÉVRIER. — Londres. — Brindejonc des Moulinais, parti de Villacoublay, à 9 h. 15 m., arrive à Calais a 10 h. 50. où il atterrit; il reprend son vol à midi et atterrit à Londres, à 1 h. 30. Temps total : 3 h. 5 de vol, soit 125 kil à l'heure.

JEUDI 27 FÉVRIER. — Chartres. — Le sapeur-aviateur Frantz établit le record de la hauteur avec 6 passagers. Il s'élève à 620 mètres, en 15 minutes; poids enlevé : 465 kilos.

JEUDI 27 FEVRIER. — Tunis. — Les lieutenants-aviateurs Reimbert, Cheutin, Jallin et le maréchal des logis Hurard, partis de Biskra, arrivent à Tozeur (250 kil.). Ils repartent pour Sfax, où ils atterrissent le soir, ayant couvert 320 kilomètres.

VENDREDI 28 FÉVRIER. — Brindejonc des Moulinais fait le trajet Calais Bruxelles-Villacoublay, à une moyenne de 130 kilomètres à l'heure.

SAMEDI 1er MARS. — Chartres. — L'aviateur militaire Frantz, bat le record du monde de durée avec 9 personnes, il tient l'air 11 m. 28 s. 2/5, avec une charge de 650 kilos.

CYCLISME

DIMANCHE 2 MARS. — Palais des Sports. — *Course scratch* : 1 Quaissard; 2. Shilles, à 5 longueurs; 3. Schilling.

Course poursuite : 1. Berthet rejoint Fogler, après 7 minutes, 57 s. 2/5.

Championnat d'hiver de demi fond (100 kil. derrière motocyclettes): 1. Guignard; 2 Sérès, à 13 tours; 3. Didier, à 24 tours, 4 Ryser, à 35 tours; 5. Walthour, à 54 tours; 6. Parent, à 54 tours 1/2.

ATHLÉTISME

JEUDI 27 FÉVRIER. — Football association. — Colombes : L'Angleterre bat la France par 4 buts à 1.

JEUDI 27 FÉVRIER. — Football rugby : Parc des Princes. — Le Pays de Galles bat la France par 11 points à 8.

SAMEDI 1er MARS. — Hockey. — Londres : Le match international France-Angleterre est gagné par les Anglais qui marquent 14 buts à 0.

SAMEDI 1er MARS. — Boxe. — Paris : Young Cohen, bat aux points Clément, en 15 reprises.

DIMANCHE 2 MARS. — Football rubgy. — Parc des Princes : Le Stade Toulousain et le Stade Français font match nul.

DIMANCHE 2 MARS. — Cross Country — Langon. — *Championnat de France de Cross-Country :* 1. Keyser, en 59 m. 59 s. 2/5; 2. Arbidi; 3. Allel; 4. Lalaimonde.

HIPPISME

JEUDI 27 FÉVRIER. — Auteuil. — *Prix Arthur O'Connor* (steeple-chase, 4.200 mètres, 10.000 fr.) : 1. Hopper, à M. Guerlain (Lancaster); 2 Grand Duc III. — P. M.: gag. 27 fr; pl. 23 fr., 36 fr.

VENDREDI 28 FÉVRIER. — Enghien. — *Prix Courcollet* (haies, 3.500 mètres, 10 000 fr.) : 1. Boston IV, à C. Vagliano (R. Sauval); 2. Ben y Gloë. — P. M.: gag. 32 fr. 50; pl. 19 fr., 38 fr. 50.

DIMANCHE 2 MARS — Auteuil. — *Prix Robert Hennessy* (steeple, handicap 5.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Montagnard, à M Descazeaux (G Mitchell); 2. Port au Prince; 3. Napo. — P. M.: gag. 51 fr. 50; pl 33 fr., 23 fr.

Prix des Bruyères (haies, 2.800 mètres, 10.000 francs) 1. Faustine II. à M. Jullien-Bouyer (J.-B. Moreau); 2. Duc de Dantzig — P. M. : gag. 38 fr.; pl 24 fr. 50, 40 fr. 50.

Prix de Tananarive (steeple militaire, 4.000 mètres) : 1 Counterpass, à M. de Praguier (R. Fenwick); 2. Lucien; 3. Mont-Martel. — P. M. : gag. 69 fr.; pl. 28 fr. 50; 34 fr. 50; 39 fr. 50.

TIR

VENDREDI 28 FÉVRIER. — Réunion de l'*Assaut au Pistolet* (tir aux balles Devillers). Gagnants des poules : Capitaine Faure, Raulin, capitaine Pichot-Duclos, Petrocochino (2), de Montcabrier, Galand, Maquet.

Réunion du *Fusil de chasse*. Gagnants des poules : Creuzé de Lesser, Toucas, R. de Barbarin, Fleury.

CE QU'IL FAUT LIRE

Rouletabille chez le Tsar

PAR GASTON LEROUX

Suite des *Aventures extraordinaires de Joseph Rouletabille, reporter.*

Déjà parus dans la même série :

LE MYSTÈRE DE LA CHAMBRE JAUNE
75e édition

LE PARFUM DE LA DAME EN NOIR
60e édition

Le volume : 3 fr. 50. En vente partout. (Pierre Lafitte et Cie).

HIPPISME

Les filles de Le Sancy [1]

Examen des inbreedings qu'on trouve dans leurs meilleurs produits.

Dans le dépouillement des inbreedings contenus dans le croisement des filles de Le Sancy avec les étalons auxquels elles ont été données, j'ai noté, pour la constance des résultats qu'il a fournis, l'inbreeding sur Thormanby; fait curieux si l'on songe que cet inbreeding sur Thormanby existe déjà dans le pedigree de Le Sancy.

Je l'ai montré, comme caractéristique dominante, dans l'accouplement d'une fille de Le Sancy, d'abord avec Sans Souci II, comme dans Sans le Sou; ensuite avec Perth, comme dans Sardonise, Sonnerie, Sarcasme, Frère de Roi, Maboul II, Sourdine et Alcantara II.

Nous le retrouvons encore dans un semblable accouplement avec Flying Fox : il a donné Sly Fox. A propos de cet exemple, nous allons pouvoir mettre le doigt sur une des plaies de l'élevage français et démontrer que l'observation des faits est le moindre souci de nos éleveurs. Je ne soutiendrai pas que Sly Fox était un crack : on doit cependant reconnaître qu'il avait une certaine valeur souvent paralysée par son mauvais caractère. A deux ans, pour ses débuts, il a battu, dans le Prix La Rochette, Flying Star, Reine de Naples et Tagliamento; et, à trois ans, il a fait preuve de quelque qualité sur les distances réduites. Bref, il aurait été intéressant de chercher à répéter une forme de croisement, qui, pour son premier essai, a fourni ce produit. Or, pendant toute sa carrière qui a duré jusqu'en 1911, Flying Fox n'a couvert qu'une seule fois une fille de Le Sancy. C'était, en 1902, Justitia qui, l'année suivante, devait mettre au monde Sly Fox. Ce simple détail suffit à justifier les reproches que j'ai déjà adressés ici à nos éleveurs au sujet de leur manque de méthode; il n'est d'ailleurs pas le seul de son espèce, comme nous pourrons le voir par la suite.

Nous ne trouvons plus maintenant, dans le reste de notre dépouillement, que des équivalents de l'inbreeding sur Thormanby.

C'est d'abord, dans le croisement d'une fille de Le Sancy avec Masqué, l'inbreeding de Lady Hawthorn avec Thormanby, comme dans Le Sancy lui-même. Le résultat a donné, à part Judelle qui n'a paru qu'une fois obscurément, Hidden Tears, qui, sur quatorze sorties, a gagné trois courses pour 15.040 francs. C'est, dans un semblable croisement avec Flacon, l'inbreeding éloigné sur Rebecca, la grand'mère de Thormanby. Résultat: deux produits, Césarée et Akbar II, qui ont remporté en tout: la première, trois victoires; le second, deux.

C'est ensuite, avec Fra Angelico, l'inbreeding rapproché sur Gem of Gems, la petite-fille de Lady Hawthorn. Résultat : quatre produits modestes, mais tous vainqueurs, Roi d'Armes (deux victoires), Francesca (une victoire), L'Epave (six victoires) et Kurwenal (cinq victoires).

C'est enfin, avec Strozzi, l'inbreeding étroit d'un petit-fils de Le Sancy, avec une fille de Le Sancy. Résultat: un produit, Grand d'Espagne II, que nous n'avons encore vu qu'à deux ans, lors de la saison passée et qui, sur quatre sorties, a gagné une course pour 5.800 francs. Il nous est encore difficile de pouvoir juger l'effet, mais nous allons suivre sa carrière de cette année avec intérêt.

Cette dernière liste de croisements comporte seulement des dérivés de l'inbreeding sur Thormanby. Aussi, les produits n'ont-ils obtenu que des résultats moins sérieux; on doit cependant remarquer qu'ils ont tous gagné.

Ayant ainsi l'attention attirée par cet inbreeding sur Thormanby, j'ai voulu faire quelques recherches complémentaires pour vérifier si cette réussite, constatée à propos des filles de Le Sancy, n'était pas la suite d'un simple concours de circonstances ou même de l'influence individuelle de Le Sancy. Mes trouvailles doivent présenter bien des lacunes, car elles sont tirées de travaux qui sont en cours d'exécution; mais, malgré leurs imperfections, elles sont édifiantes.

Cet inbreeding sur Thormanby, nous le voyons, parmi les vainqueurs de plus de 20.000 francs en 1912, chez Maboul II, Sans le Sou et Serpentin VI, ce qui tendrait à prouver qu'il n'est pas très en faveur auprès de nos éleveurs.

Et pourtant, si nous remontons un peu en arrière, nous constatons sa présence chez Magellan, vainqueur du Grand Prix d'Ostende et du Prix Monarque; chez Roi Hérode, vainqueur du Grand Prix de Vichy et deuxième du Doncaster Cup en Angleterre; chez Prestige, le célèbre crack invincible de M. W.-K. Vanderbilt; chez King James, le fameux miler de M. Balli; chez Ex Voto, le héros de notre Derby de 1903.

Si nous passons en Angleterre, nous le notons chez Tagalie, la triomphatrice des Mille Guinées et du Derby de 1912. Je dois dire que, dans ce cas, il n'a pas le caractère dominant: il vient en seconde ligne après l'inbreeding sur Isonomy, dont j'aurai à parler d'ici peu.

Nous le retrouvons. et toujours avec le caractère dominant, chez Brayhead (56.350 francs de prix); chez Challacombe, vainqueur du Saint-Léger et de cinq autres courses (171.175 francs); chez Morgendale, bon cheval de handicap (71.850 francs); chez Wuffy (92.725 francs); chez Strickland (61.825 francs); chez Marlow (67.700 francs); chez Thrush, vainqueur de seize courses (192.375 francs); et enfin chez Cicero, vainqueur du Derby devant Jardy et des Newmarket Stakes (431.250 francs).

De tels états de services se passent de commentaires.

Etant donné que Thormanby appartient à la famille 4, j'ai voulu voir si l'inbreeding sur cette famille ne pouvait pas constituer, à lui seul, un élément de succès. Or, en classant par familles les différentes filles de Le Sancy qui, lui, fait partie de la famille 4, j'ai constaté que, précisément, celles qui, par leur mère, se rattachent aussi à cette famille, tiennent, de très loin, le premier rang.

Alors, qu'au total, 42 filles de Le Sancy ont donné le jour à 174 produits, qui, sur 2.201 sorties, ont remporté 333 victoires, pour 3.276.315 francs, les 6 appartenant à la famille 4, ont donné le jour à 16 produits qui, sur 259 sorties, ont remporté 48 victoires, pour 979.284 francs, soit près du tiers de l'argent total gagné.

D'ailleurs, cette affinité de la famille 4 pour elle-même se trouve encore vérifiée par ce fait qu'Elf, l'étalon qui a le mieux réussi avec les filles de Le Sancy, fait partie de cette famille.

L'inbreeding sur Thormanby a éclipsé tous les autres : je pourrais citer ceux sur Newminster, sur Wild Dayrell ou sur Young Melbourne, qui, dans les croisements tentés avec les filles de Le Sancy, ont donné de bons résultats; mais ils existent aussi dans des cas d'insuccès et, pour réussir, leur emploi doit être entouré de certaines précautions. Je préfère réserver leur examen pour une prochaine étude.

René Riondet.

[1] Voir les numéros 752, 753 et 754.

HIPPISME

Le Prix Hennessy

Lot maigre, lutte vive.

La pénurie de concurrents constatée, à Auteuil, le second dimanche, avait paru purement accidentelle, et, de fait, il demeure certain que le mauvais état du terrain en était la cause essentielle. Mais, on aperçoit très clairement aujourd'hui qu'elle n'était pas la seule.

Le terrain, depuis, est redevenu normal, et pourtant, l'affluence dont nous nous réjouissions tant au début de la saison, a singulièrement diminué. A Saint-Ouen et à Enghien, où généralement les concurrents abondent, les champs ont été tout juste suffisants et, à Auteuil, presque pauvres. Tel était le cas, dimanche, où nous avons vu deux partants dans le prix de série, cinq dans la course de haies finale et six dans le Prix Robert Hennessy, handicap doté d'une allocation de 20.000 francs. Et, pourtant, les animaux disponibles ne changent guère. Plusieurs se sont présentés plusieurs fois au cours de la même semaine. Nos courses d'obstacles ont jeté évidemment tout leur feu, les premiers jours, et elles n'avaient, en réalité, pas grandes réserves. Les journées de courses se multiplient, les effectifs se dispersent. Il est grand temps que les courses plates viennent renouveler l'affiche.

L'épreuve capitale de dimanche dernier, le Prix Robert Hennessy n'a pas péché seulement par le nombre, mais un peu aussi par la qualité. Les premiers sujets, les Hopper, les Sauveur, ont renoncé à la lutte et nous sommes restés en présence d'une demi-douzaine d'utilités. L'intérêt avait été de meilleur ordre le jeudi dans le Prix Arthur O'Connor où Hopper avait triomphé de Grand Duc III, à 21 livres, après une lutte magnifique. Nous avons eu la satisfaction de constater que le crack de nos steeple-chasers n'avait rien perdu de sa valeur et qu'il est toujours prêt à jouer, dans les grandes occasions, les premiers rôles.

Dimanche, le concurrent le plus intéressant était Napo. On était curieux de voir ce qu'allait faire, à Auteuil, le gagnant du Grand Prix de Pau. Il l'avait partagé avec Maurienne, mais il aurait dû, paraît-il, mieux monté, battre facilement la jument : c'est un point sur lequel, ceux qui ont assisté à la course, se trouvent à peu près d'accord. Nous ne l'avions pas revu encore depuis sa campagne de Pau, mais les courses fournies par plusieurs des concurrents qu'il avait battus, Grand Duc III, Bélisaire II plaidaient singulièrement en sa faveur. Et pourtant, on doutait. Nous l'avions vu si longtemps, si souvent, le malheureux Napo, échouer dans des lots qui ne valaient pas bien cher. Une transformation aussi complète chez un cheval qui vient d'atteindre sa cinquième année, n'est pas sans exemple, mais il est rare. Sa course de dimanche nous a définitivement édifiés. Etait-il bien réellement troisième? Beaucoup de spectateurs ont cru voir Le Miracle finir devant lui. Mais n'importe, sa course est bonne. Il a mené pendant tout le parcours et n'a cédé qu'un peu avant la haie finale. La transformation constatée à Pau est décidément bien réelle.

O'Connor tombe dans le Prix Robert Hennessy.

Mais sa limite est du même coup assez bien établie : c'est un bon sujet de second plan, un excellent client de handicap comme Le Miracle qui, lui aussi, était tombé bien bas avant d'occuper le rang fort honnête qu'il tient aujourd'hui. Son poids qu'il portait dimanche était très favorable. Très visiblement, il avait bénéficié de la présence de Sauveur et d'Hopper à qui le handicapeur s'était préoccupé de donner un poids acceptable. Son indulgence pour Sauveur devait nécessairement réagir sur le poids de Le Miracle qui avait fini derrière lui en fin d'année. Mais le cheval de M. Junk n'en a pas profité : il semblait en très belle condition, et il a, d'ailleurs bien couru. Au tournant, et encore à la haie finale, il s'est employé avec le courage dont il a donné tant de preuves, et ses partisans ne désespéraient pas encore. Mais il n'a jamais pu atteindre Port au Prince. Peut-être le terrain était-il un peu dur pour lui. Il a fait, d'autre part, en sautant trop tôt, une grosse faute au talus et il a été quelque temps à se remettre. Port au Prince qui avait, le dimanche précédent, bénéficié d'un prix de 15.000 francs, grâce à des circonstances très heureuses : la pénurie des concurrents, l'accident de Memnon, les divers accrocs de Loup, a bien failli faire encaisser encore, à son propriétaire, les 20.000 francs du Prix de Billancourt. Ç'eut été vraiment beaucoup pour un cheval qui fut bon jadis, mais qui, actuellement ne l'est plus. Finalement, le poids moyen, Montagnard, l'a emporté d'une encolure.

Après le Prix Robert Hennessy, est venu le Prix des Bruyères, une course de haies réservée aux trois ans. Sur le papier, c'était la meilleure course de la journée, mais les circonstances l'ont bien desservie. Nous saurons, un autre jour, si Canfranc est capable de confirmer sa victoire si inattendue du Prix Kerym. Le Tribun II, que son entourage appuyait avec confiance, était vraiment de taille à gagner. La dérobade de Canfranc, dans l'allée des chênes, a entraîné celle de Tribun II, d'Œillet Blanc II, de Puggins, et il n'est plus resté en course que Faustine II, Duc de Dantzig, Bozkario. Très belle course, d'ailleurs, mais qui s'est réduite à un déboulé. Faustine II a utilisé, avec succès, sa pointe de vitesse si remarquable. Elle a été très brillante jusqu'à cent cinquante mètres du poteau et beaucoup moins ensuite. Mais elle a continué cependant avec courage et sa victoire a été nette.

Stuart.

Poignée de nouvelles.

— Counterpass, qui a gagné brillamment le Prix de Tananarive, avait toujours fait des courses malheureuses, alors qu'il portait les couleurs d'un propriétaire civil.

— R. Sauval, le jockey de Port au Prince, fut mal inspiré, dimanche dernier, en cravachant Montagnard, dans les dernières foulées du Prix Robert Hennessy, car c'est à partir de ce moment que le fils de Gouvernail prit un avantage décisif.

EXCELSIOR Par ses nombreuses photographies des actualités du jour, sa rédaction indépendante et impartiale, ses correspondants particuliers sur tous les points du globe, *Excelsior* est devenu rapidement l'égal des premiers organes d'informations et le premier journ quotidien illustré du monde.

Tous les lecteurs des Publications Pierre Lafitte et Cie doivent considérer *Excelsior* comme leur journal quotidien. Demandez la liste détaillée des primes et avantages offerts aux abonnés d'un an, à *Excelsior*, 88, avenue des Champs-Elysées, Paris.

De la piste à la scène (1)

PAR **PAUL BOURRILLON**, ancien champion du monde cycliste

— J'ai trouvé. Vous allez vous rendre ce soir chez madame. Vous rentrerez avec elle. Elle doit être suivie par le malhonnête homme qui voulait vous faire perdre...

— Oh ! oui, dit-elle. Il me suit partout. Voyez-le, il est là-bas !

Et elle nous indique un gros Allemand caricatural, qui nous épiait du regard et que je reconnaissais pour l'avoir vu tous les jours, au vélodrome, muni d'un chronomètre dont il se servait à chacun des sprints d'Arend et de moi.

— Parfait, en ce cas, répondit mon manager. Donc, ce soir et demain, vous rentrerez avec madame.

Stupéfaction ! Que signifie ? Après avoir goûté l'effet produit, il ajouta :

— Oui, mais, moi aussi. Je serai chez vous, madame, aussitôt après le dîner, et je coucherai dans une chambre qui séparera la vôtre de celle où dormira Bourrillon. Les portes seront fermées et il ne faudra pas que l'un de vous deux cherche à en franchir le seuil.

Cette combinaison machiavélique était tout simplement admirable. Elle nous enthousiasma.

— De cette façon, conclut « Times » Johnson, Bourrillon gagnera les 10.000 marks du Grand Prix, je l'espère, et vous, les 10.000 marks de ce grotesque malhonnête homme, puisque vous aurez essayé, dans son idée, de couper les jambes de mon poulain.

Ce qui fut dit, fut fait. Je courus, je triomphai. Le parieur dut s'exécuter, puisque ma camarade avait tenu son engagement, et paya les 10.000 marks tout en perdant son pari. J'étais bien vengé.

Le soir suivant, je l'étais encore mieux!

Passons aux incidents qui marquèrent le Grand Prix pendant la course : mon manager « Times » Johnson avait l'habitude de manifester bruyamment ses émotions au cours des épreuves où je m'alignais et d'aucuns de mes adversaires prétendaient que c'était là une façon de me donner des conseils. Il criait, sifflait, hurlait, gesticulait, faisait des gestes désordonnés au moment de l'effort,si bien que mes camarades étaient convaincus qu'une entente s'était établie entre lui et moi et que ces manifestations n'avaient d'autre but que de m'indiquer ce que je devais faire. Aussi, réclamaient-ils, avec ensemble, à Berlin pour que l'accès de la piste lui fût interdit. Les commissaires admirent cette réclamation, pour le moins bizarre, et poussèrent la prudence jusqu'à enfermer mon manager dans le pavillon du jury.

Cette combinaison ne faisait pas l'affaire de Johnson qui savait que tous mes concurrents étaient ligués contre moi. Que faire ? C'était là une occasion ou jamais, qui se présentait à lui de m'aider. Il fallait trouver un moyen de duper les organisateurs. Ce ne lui fut pas difficile, car c'était un homme de ressources.

Il avait rencontré, à Berlin, un acrobate anglais, de ses amis. Il décida de l'employer pour éviter la coalition qui se tramait contre moi. Il lui fit prendre une place de troisièmes, places qui étaient exactement établies en face du pavillon du jury, et lui déclara :

— Tu me regarderas bien pendant la course, quand j'enlèverai ma pipe de ma bouche et que je me moucherai, tu n'auras qu'à siffler.

Pour plus de sûreté, l'ami acheta une sirène. « Times » Johnson me commanda qu'au moment où je l'entendrais retentir, je devrais démarrer de toute ma puissance, sans plus m'occuper de rien.

Ces instructions furent suivies. Au moment où Broka plongeait à la corde avec l'intention de s'échapper, Johnson enlevait sa pipe et se mouchait, l'acrobate sifflait, je fonçais sur le poteau, et mes adversaires ne me revoyaient plus. Je gagnais facilement et tous étaient furieux de me voir une fois de plus vainqueur, alors qu'ils s'étaient parfaitement entendus pour me battre. Je passais la ligne d'arrivée avec 10 mètres d'avance sur Arend, qui précédait Jacquelin et Broka. Pour se venger, « Times » Johnson se contenta de vider, dans sa cabine, plusieurs bouteilles de champagne, aux frais des organisateurs.

Ce n'était pas fini ! J'avais réussi à déjouer les combinaisons de mes rivaux et « un sportsman parisien » avait eu l'outrecuidance d'adresser, aux journaux de Paris, une lettre dans laquelle il prétendait, au contraire, qu'une entente était intervenue entre Broka et moi. C'était vraiment aller un peu trop loin et dépasser les limites de la plaisanterie ! Je m'empressai de répondre immédiatement la lettre suivante :

« Ostende, 1er septembre.

« Messieurs,

« Je viens vous prier de vouloir bien insérer cette lettre, en réponse à l'article du prétendu sportsman parisien, de passage à Berlin, au sujet du Grand Prix, couru dimanche dernier.

« Je laisse aux coureurs qui ont nom Arend, Jacquelin et Waskewitch, le soin de s'entendre et de se faire le jeu pour m'enfermer ; quant à moi, je défie le sportsman qui se cache sous cet anonymat, de me prouver que je me suis entendu avec Broka. Je n'ai jamais gagné une course en m'entendant avec *n'importe qui;* que les autres le fassent, cela m'est égal, mais l'attaque est vraiment trop grossière pour qu'elle soit vraie.

« Dans son compte-rendu, il vous montre Jacquelin littéralement enfermé ; seulement, il oublie de vous dire qu'au dernier virage, Jacquelin était collé à ma *roue arrière.* Je ne crois pas qu'il pouvait avoir meilleure position.

« Pourquoi donc, lorsque je suis passé à l'intérieur de Broka, ne m'a-t-il pas suivi ?

« Pourquoi a-t-il préféré passer entre la corde et Broka, au risque de *se faire disqualifier?*

« Témoin la déposition de Broka, pas acceptée, heureusement pour lui ! Je ne me suis pas plaint, lorsque j'ai été battu dans le Grand Prix d'Allemagne, moi, et pourtant!... Mais je ne veux pas, lorsque j'ai une victoire de plus à mon actif, qu'on vienne me la contester, comme on a l'habitude de le faire par des lettres et des insinuations pareilles.

« Voilà, messieurs, ma réponse vis-à-vis de ce singulier personnage, qui a vraiment l'air de nous en vouloir à Broka et à moi, pour d'autres motifs que ceux de la piste.

« Paul Bourrillon. »

Et les journalistes faisaient suivre cette lettre d'appréciations qui m'étaient particulièrement agréables, à moi qui n'ai jamais commis la moindre fraude et essayé la plus petite entente en course. « J'ai vu courir assez souvent Bourrillon, écrivait Victor Breyer, pour savoir comment il se comporte sur la piste ; et, s'il est un reproche qu'on puisse lui faire, je ne pense pas que ce soit celui de déloyauté et de manœuvres irrégulières en course » « Il ne m'a jamais plu, disait Frantz Reichel, de faire les coureurs plus grands qu'ils ne sont, mais je dois convenir que Bourrillon est le coureur qui, par la franchise et la régularité de ses victoires, s'est nettement affirmé le meilleur athlète cycliste. » D'autre part, le coureur anglais, Robertson, interviewé, déclarait : « Ayant été battu, dans ma demi-finale, j'ai, par conséquent, suivi la finale en spectateur désintéressé : or, je puis vous affirmer que Bourrillon a bien régulièrement gagné. Je me demande même comment il a pu se trouver quelqu'un, parmi les assistants, pour contester la régularité de cette épreuve ; ou la personne qui a émis cet avis n'a jamais vu une course vélocipédique, ou elle est absolument aveugle. »

On voit que ce Grand Prix avait été fertile en incidents. Ma course suivante se disputait à Vienne, où j'étais engagé dans le Derby d'Autriche, qui comportait cinq manches et était disputé par les hommes de la finale du Grand Prix de Berlin. Je gagnais les cinq manches et remportais ainsi un très beau succès. Cependant, je faillis ne pas aller plus loin que la seconde. Après celle-ci, en effet, tous les engagés se rendaient auprès des membres du jury et leur tenaient ce langage :

— Il est impossible de triompher de Bourrillon. Donnez-lui donc le premier prix et faites-nous courir ensemble, sans lui, car celui qui s'accroche à sa roue est sûr de se classer second et les autres sont ainsi désavantagés.

Ce raisonnement ne put convaincre le jury et je continuai à battre tous mes rivaux. Jamais je ne marchai aussi bien qu'au cours de cette série de courses.

Puis, je pris part à plusieurs épreuves que je gagnai également, tel le Grand Prix de Mayence, sur Deleu et Wak, le 26 septembre. Et, le dimanche suivant, j'organisais à Marmande, une importante séance à laquelle prenaient part Champion, Danglas, Guignard Chapel Je gagnais l'internationale et décidais d'emmener, en ma petite villa de La Blonde, mes amis Champion et Guignard.

Je dois avouer que la journée que nous y passâmes fut des plus joyeuses et des plus inattendues. Le vin nouveau fut responsable de tout, en collaboration avec l'obstination de mes deux camarades à en boire. J'avais eu beau les prévenir que rien n'était plus traître, ils voulurent à toute force goûter au « chabrot » du crû où on boit à même l'assiette. Le résultat ne se fit pas attendre. Je vaquais à des occupations personnelles l'après-midi, mettant un peu d'ordre dans mes affaires, car je n'étais pas venu à Marmande depuis longtemps, lorsque je m'étonnai de ne pas entendre mes hôtes. Je descendis au jardin, et que vis-je? Albert Champion au loin, dans une prairie, muni d'une bêche, creusant un grand trou, sous l'œil bienveillant de Guignard. J'allais les rejoindre, très intrigué, et les interrogeai :

— Je me suis mis dans un état dégoûtant, m'expliqua Champion. Je suis infect, je suis un être abject, je ne veux plus me représenter devant ma femme, je creuse ma tombe pour m'y enterrer !

Et Guignard, plutôt parti, insistait :

— Il est saoûl ! Il est complètement saoûl !

— Je veux mourir, insistait Champion. Je ne veux plus reparaître devant ma pauvre femme!

— Qu'il est saoûl!"recommençait Guignard.

Je jugeais les circonstances et pensais qu'il valait mieux enfoncer Champion dans des draps que dans son trou. J'allais chercher une brouette à vendange et l'y casais pour le rentrer. Mais il y avait un raidillon à monter, et Guignard, sous prétexte de m'aider, s'accrochait désespérément à la roue, me gênant terriblement dans mon ascension par ses zigzags inquiétants.

— Il est saoûl, murmurait-il sans cesse.

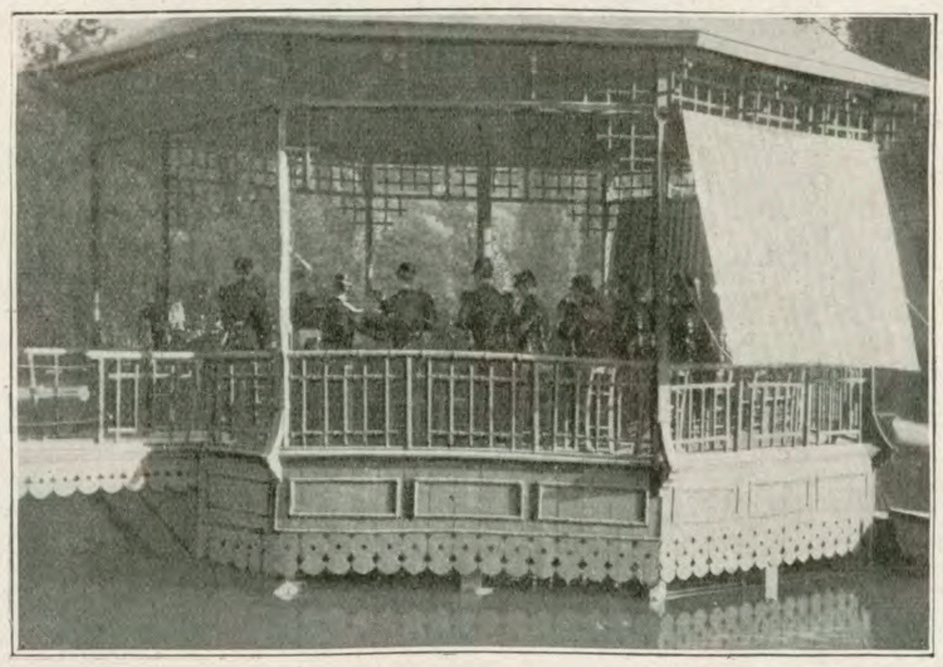
Et lui donc ! Maudit vin nouveau !

Enfin, nous arrivions à la maison. Je couchais Champion Il se remettait et redescendait vers cinq heures, connaissait à nouveau les inquiétudes de la boisson, se recouchait et, pour la troisième fois, au dîner, retombait dans un état équivoque.

Ah ! les bons souvenirs d'antan. Guignard doit se les rappeler, ainsi que Champion, qui est maintenant directeur d'une grande usine de magnétos et de bougies en Amérique.

Je restais quelques jours à Marmande pour me reposer au sein de ma famille et profiter de la chasse.

Un matin, en compagnie d'un ami, je me livrais à mon sport favori, battant la lande, le fusil sur l'épaule, et, en attendant le bon vouloir du gibier, je parlais de mes projets d'avenir.



LES DÈBUTS DU TÉNOR BOURRILLON AUX BUTTES-CHAUMONT

Reçu au Conservatoire avec le n° 1, Bourrillon, du 31e de ligne, fut le premier soldat chantant aux concerts militaires.

(1) Voir les numéros 746 et suivants.

— Avec l'argent que j'ai gagné jusqu'ici et que j'ai mis de côté, je compte m'acheter une belle propriété pour me mettre à l'abri des hasards de l'existence, et le reste, je le placerai en bonnes rentes bien solides, car il vaut mieux tenir que courir...

Tout à coup, au milieu de ces explications, j'apercevais au loin mon père qui se pressait d'arriver vers nous. Très inquiet, j'allais à sa rencontre.

— Ne te frappe pas! s'écriait-il. Ce n'est pas grave!

— Qu'y a-t-il?

— Voici la dépêche que nous venons de recevoir, répondait-il, mais ne te fais pas de mal. C'est un petit malheur que tes jambes répareront.

Je lisais le télégramme qu'il me tendait :

« *Bourrillon coureur, Marmande*

« *Paris nº 9162. Mots 27. Dépôt le 5 à 10 h. 12 du matin.*

« Coffre-fort forcé cette nuit. Voleurs ont emporté vos valeurs et votre coffret. Venez ou donnez de suite détail du contenu du coffret.

« PEUGEOT. »

J'étais anéanti par cette nouvelle. « Adieu, veaux, vaches, cochons, couvée! » J'avais travaillé pendant toute ma carrière pour les cambrioleurs. J'allais être obligé de reprendre le collier au lieu de me reposer. Immédiatement, je partis pour Paris. La maison Peugeot ne voulut me rembourser qu'en dix ans, plus les frais, le capital et les intérêts. Mais, en attendant, je devais réduire mon existence. Le cambriolage avait été très bien fait et par des connaisseurs. Les coupables avaient passé leur nuit à démonter 76 vis du coffre-fort. Précaution inutile, d'ailleurs, car il céda dès qu'ils essayèrent des pesées avec une pince-monseigneur. Ils avaient négligé d'emporter les actions d'une maison de pneumatiques dont la valeur était plutôt négative. Mais ils prirent toutes les valeurs à lots que j'avais fait acheter huit jours auparavant par le directeur de la maison. Dans un coin se trouvait un tas qui comprenait des monnaies de tous les pays.

Chaque fois qu je revenais de l'étranger, je gardais l'argent national pour ne pas avoir à changer lorsque j'y retournais. 7.000 à 8.000 francs disparurent ainsi. Et le total s'élevait à 75.000 francs. Morin, lui aussi, fut victime, mais pour une somme bien moins importante, qui lui fut aussitôt remboursée.

Au lieu de me reposer, je me remis aussitôt à l'ouvrage. Le 9 octobre, je courais à Paris contre le tandem Colomb-Balajat qui réussissait à me battre, puis, le 16, j'allais participer au Grand Prix de Roubaix où je triomphais de Jacquelin et de Grogna. La semaine suivante, j'étais engagé, à Calais, pour un match à trois en trois manches contre Grogna et Deschamps.

Dans la première manche, je menais les deux premiers tours et me laissais remplacer par Deschamps jusqu'à la cloche. A l'entrée du dernier virage, je démarrais et passais relevé au poteau avec une demi-longueur sur Grogna et deux longueurs sur Deschamps.

Je prenais encore le commandement dans la seconde manche. A la sortie du premier virage, Deschamps essayait de s'échapper. Je le rejoignais, mais il continuait à mener à vive allure. A la cloche, j'étais en tête. Au dernier virage, Grogna passait entre la corde et moi, ce qui m'obligeait à virer large. Je revenais sur lui, mais il me battait de 20 centimètres.

Enfin, dans la dernière manche, je menais le premier tour, ayant Grogna dans ma roue. Deschamps conduisait les tours suivants et ce n'est qu'au dernier virage que je passais pour battre Grogna d'une demi-longueur. Je gagnais donc par 4 points contre 5 à Grogna et 9 à Deschamps.

Le 6 novembre, à Agen, je triomphais de Guignard, de ce pauvre Danglas et de Soibud et je battais en match le tandem Ratié-Lassoujade, puis, pour la Noël, j'allais disputer une série de courses, à Moscou, où je me classais premier, notamment devant Singrossi et Dei. Et ainsi se terminait ma saison de courses avec l'année 1898.

CHAPITRE XVIII

JE TERMINE MA CARRIÈRE DE COUREUR

Je pris ma retraite de coureur à la fin de l'année 1899, le service militaire m'ayant appelé. Je fis encore deux apparitions sur la piste en 1900 à l'occasion du Grand Prix. Je n'étais d'ailleurs nullement entraîné et n'avais pas la moindre chance de me classer. Je terminais second dans les séries préparatoires du Grand Prix de Paris, derrière Bauker et second dans les éliminatoires, derrière Jenkins et devant Singrossi. Dans le Grand Prix de l'Exposition, je n'étais pas plus heureux, quoique ayant remporté le repêchage sur des hommes comme Tommaselli, Seidl, Green, Ferrario, Mayer, Conelli, Boutilkine, Louvet, Broka, Banker, Deleu, Singrossi, etc... J'étais classé premier, mais Arend m'avait précédé au poteau. Comme il m'avait manifestement et outrageusement gêné à l'entrée du dernier virage, au moment où je commençais mon effort, il fut disqualifié.

Mais revenons à ma saison de 1899. Victime d'une indisposition tenace, je n'avais pu me mettre en forme aussitôt que je l'aurais désiré. Cependant j'enregistrais plusieurs succès très importants, notamment dans le championnat de France que je remportais encore, battant, dans la finale, Courbe d'Outrelon, second, et Nossam, troisième et dans diverses épreuves disputées à l'étranger.

Au mois de mai, j'allais à Glasgow du 13 au 15. J'y effectuais ma rentrée en piste et un incident se produisait à propos des formalités de licence. J'avais chargé, avant mon départ, mon camarade Balajat d'aller la retirer. Il m'avait donné l'assurance que tout serait fait, me demandant même s'il serait nécessaire de me l'envoyer à Glasgow :

— Ce n'est pas indispensable, répondis-je, on sait très bien en Ecosse que si je cours, c'est que je suis en règle avec l'U. V. F.

LA VENDANGE A LA BLONDE

De gauche à droite : Mlle Gaby Madry, Paul Bourrillon, Mmes Eve Lavallière et Marie Magnier font la vendange dans les vignes de Bourrillon, à La Blonde.

Au lieu de se rendre à l'Union le mercredi soir ou le jeudi matin, il n'y allait que le vendredi 13 (bon jour pour moi!) ainsi que le prouvait un accusé de réception du secrétariat. Il était donc encore dans les limites. Mais des difficultés surgirent qui furent d'ailleurs facilement aplanies, ma bonne foi ayant été reconnue.

Mon succès fut triomphal à Glasgow où je fus reçu dans des conditions touchantes. Tous les membres de la Société organisatrice ne savaient que faire pour m'être agréables. Sur les affiches, on avait mis :

PAUL BOURRILLON

The famous French flyer. The fastest man on earth and winner of over liv. st. 4.000 last season. The most brilliant rider of the day.

C'est-à-dire :

PAUL BOURRILLON

Le célèbre Français volant. L'homme le plus rapide sur terre, gagnant de plus de 4.000 livres sterling (100.000 fr.) la saison dernière. Le plus brillant coureur du jour.

Les épreuves se coururent au Celtic Park devant plus de 5.000 spectateurs à chaque séance. J'y disputai notamment un handicap de 5 milles dans lequel je partais scratch. Je rendais 380 mètres aux limitmen placés ainsi à 15 ou 20 mètres à peine derrière moi. Devant moi, le plus proche concurrent était à 80 mètres. Néanmoins, je poussais jusqu'à perte de souffle et en dépit de plusieurs tentatives d'échappade de Reynold, l'ex-amateur, et d'Howard, je réussissais à décrocher la timbale, finissant devant Gascoyne et Howard en 12 m. 9 s. 1/5. J'avais été battu par cet Howard dans la course scratch du samedi qui se disputait avec des primes et réunissait 21 partants, dont la plupart s'étaient entendus pour m'empêcher de gagner, m'enfermant plus de 20 fois au cours de l'épreuve. Au dernier tour, Howard s'était échappé, facilité dans sa tâche par tous mes adversaires, alors que je voguais entre six ou sept concurrents. Cinquante mètres avant le poteau, je parvenais enfin à me dégager, mais mon rival avait plus de 15 mètres d'avance. Je bondissais sur lui et ne succombais que d'un pneu, laissant sur place tous les autres.

A la fin du meeting, une grande soirée fut organisée en mon honneur. Chaque convive dut chanter une chanson ou payer une amende de deux shellings. On me réclama trois fois la *Marseillaise* que je lançai avec tout mon cœur en m'accompagnant au piano et tous les assistants l'écoutèrent debout.

Rarement je remportai un succès aussi complet qu'à Glasgow et ce fut ma course dans le handicap qui me le valut.

Après d'autres courses de moindre importance, je me présentais alors dans le Grand Prix de Paris disputé les 18, 24 et 25 juin. Dans ma série préparatoire, je battais Pessoa et René, mais l'éliminatoire ne me revenait pas sans peine. J'étais opposé à Broka et à Jue. Le train était vigoureusement mené par celui-ci qui restait en tête jusqu'au dernier virage. A la sortie, je me dégageais avec Broka dans ma roue. Il venait m'attaquer et après une lutte très chaude, nous passions tous les deux la ligne en même temps, faisant ainsi dead-heat. Fidèles à leur habitude, les commissaires m'avaient mis en présence de deux hommes de classe dans une éliminatoire, alors que, par exemple, Jacquelin n'avait affaire qu'à Pessoa et Gaveau. Les éliminatoires ne devant classer qu'un coureur par série, je dus disputer un match supplémentaire avec Broka.

J'avoue que ce match battit tous les records de lenteur. Ce fut une série de surplaces invraisemblables au cours desquels j'allai jusqu'à poser le pied à terre, tandis que mon adversaire tournait en sens inverse sur la piste. Mais, comme tout a une fin, la cloche vint terminer notre séance acrobatique. A ce moment, bien malgré moi, j'étais en tête et longeais les balustrades. Dans la ligne opposée, je revenais à la corde en accélérant l'allure, avec Broka dans mon sillage. Enfin, au milieu du dernier virage, je démarrais. A l'entrée de la ligne droite, Broca se dégageait et venait m'attaquer superbement. Une lutte opiniâtre s'engageait, indécise jusqu'au poteau où, dans un suprême effort, je prenais un avantage de 10 centimètres seulement.

Plus heureux que Morin, j'étais qualifié pour les demi-finales, mais là je devais succomber. Jaap Eden partait en tête, accélérait à la cloche et emballait dans la ligne opposée. A la sortie du dernier virage, Tommaselli se dégageait et, en quelques coups de pédale, le remontait et le dépassait. Je l'attaquais alors, mais sans succès et finissais second à une longueur. J'eus au moins, la consolation de voir gagner le Grand Prix par mon vainqueur qui précédait Meyers et Momo. Aucun des vieux n'était allé jusqu'à l'ultime épreuve!

Je devais d'ailleurs prendre ma revanche bientôt à Anvers. Mais entre temps, j'allais courir à Milan. Je n'y étais d'ailleurs pas très heureux. Dans le Prix de Paris, disputé le 1er juillet, j'abandonnais à la suite d'un abordage avec Deschamps qui avait embardé et qui, de ce fait, était déclassé. L'ordre d'arrivée était : 1er Broka, 2e Momo, 3e Bourrillon, 4e Deschamps.

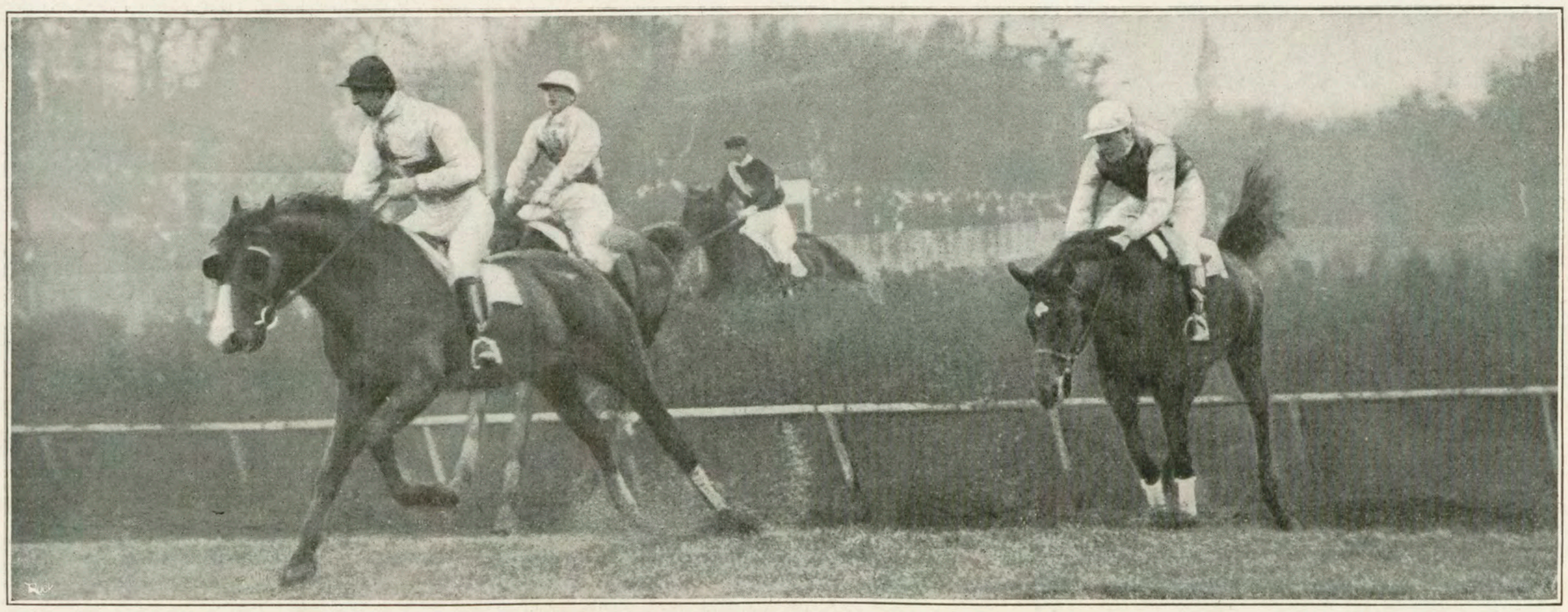
D'ailleurs, jamais je n'assistai à meeting où les ententes en course et les balançages furent plus nombreux : c'est ainsi que dans le Grand Prix amateurs, les coureurs s'étant manifestement entendus, l'épreuve fut annulée et les concurrents punis. Dans ma demi-finale du Grand Prix de Milan, j'étais opposé à Ferrari et Aghemio. Celui-ci s'échappait avant la cloche. En démarrant pour le rejoindre, je cassais ma pédale et me relevais. Dans ma série du repêchage, Momo me battait, mais je n'avais pas poussé, le second étant qualifié et je remportais la finale battant Momo, Singrossi et Bixio.

La dernière épreuve réunissait Broka, Deschamps Ferrari et moi sur 1.000 mètres. A la cloche, Deschamps qui était en quatrième position, démarrait emmenant Broka qui s'écartait de la ligne, et moi qui passais à la corde derrière Deschamps. Au dernier virage, Broka était à l'extérieur à la hauteur de Deschamps. A la sortie, un jour se produisait entre eux; je m'y engageais, mais Broka se rabattait sur moi, me faisant tomber. En passant le poteau, Broka était en tête devant Deschamps et Ferrari, mais le jury le distançait par suite de la faute commise par lui à mon égard. J'en étais quitte pour des contusions peu graves, mais comme j'étais furieux!

C'est dix jours après que je gagnais le championnat de France. Puis, j'allais à Anvers où se disputait un tournoi, qu'on surnomma le vrai championnat du monde; et là, je me vengeais de mon échec du Grand Prix de Paris, en battant tous les meilleurs hommes du moment, notamment Grogna et Tommaselli dans la finale. PAUL BOURRILLON.

(La fin au prochain numéro).

LA SEMAINE A AUTEUIL



Grand Duc III Hopper Belisaire II Balagan, qui tombe

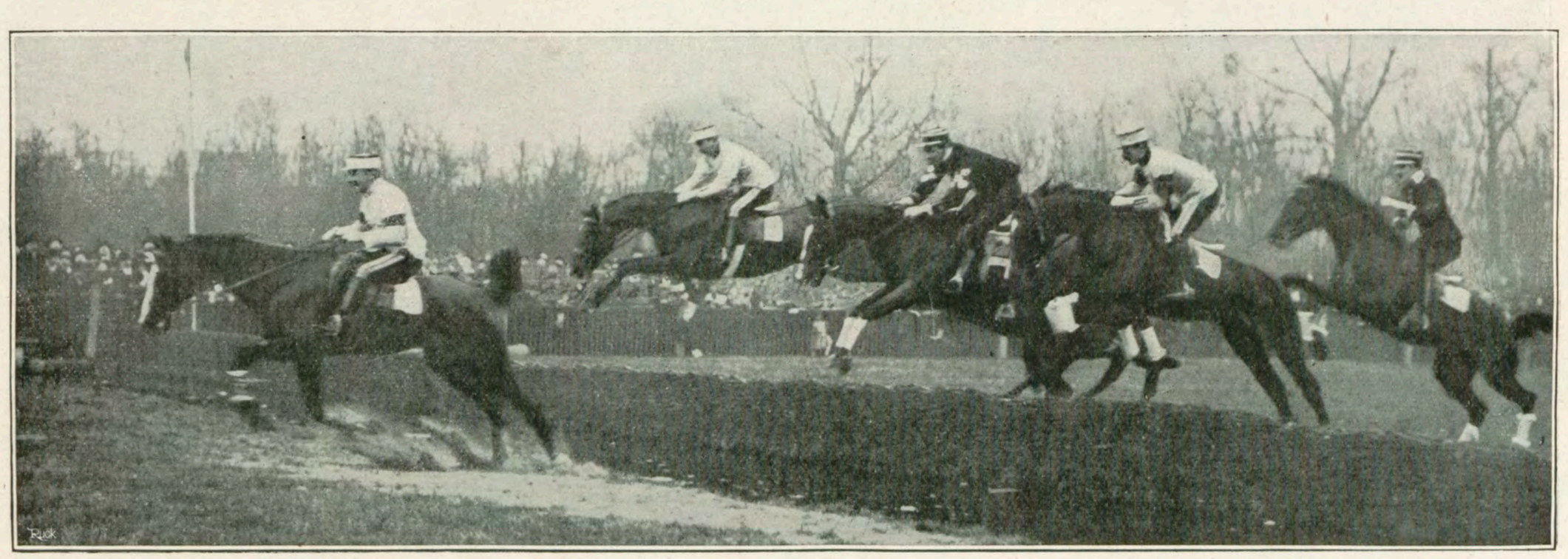
LE PRIX ARTHUR O'CONNOR (steeple-chase, 4.200 mètres, 10.000 francs). — 27 février. — La rivière des tribunes.

Yquem et Grand Duc III sont partis devant Hopper, Balagan et Bélisaire II. Yquem tombait au bull finch; à la rivière des tribunes, Balagan culbutait. Grand Duc III, Hopper et Bélisaire II sautaient presque ensemble la dernière haie. Sur le plat, Hopper prenait difficilement l'avantage sur Grand Duc III.

Or du Rhin III Port au Prince Montagnard Napo Le Miracle Le Tremblay

LE PRIX ROBERT HENNESSY (steeple-chase, handicap, 5.000 mètres, 20.000 francs). — 2 mars. — Le saut du mur en pierres.

Port au Prince et Napo ont d'abord mené le train. En face, Le Miracle passait en tête. A la rivière des tribunes, Napo et Port au Prince sautaient devant Or du Rhin III; Le Tremblay tombait. La course restait indécise jusqu'au bull finch, Port au Prince réglait Napo, mais était battu lui-même d'une encolure par Montagnard, énergiquement monté par G. Mitchell.

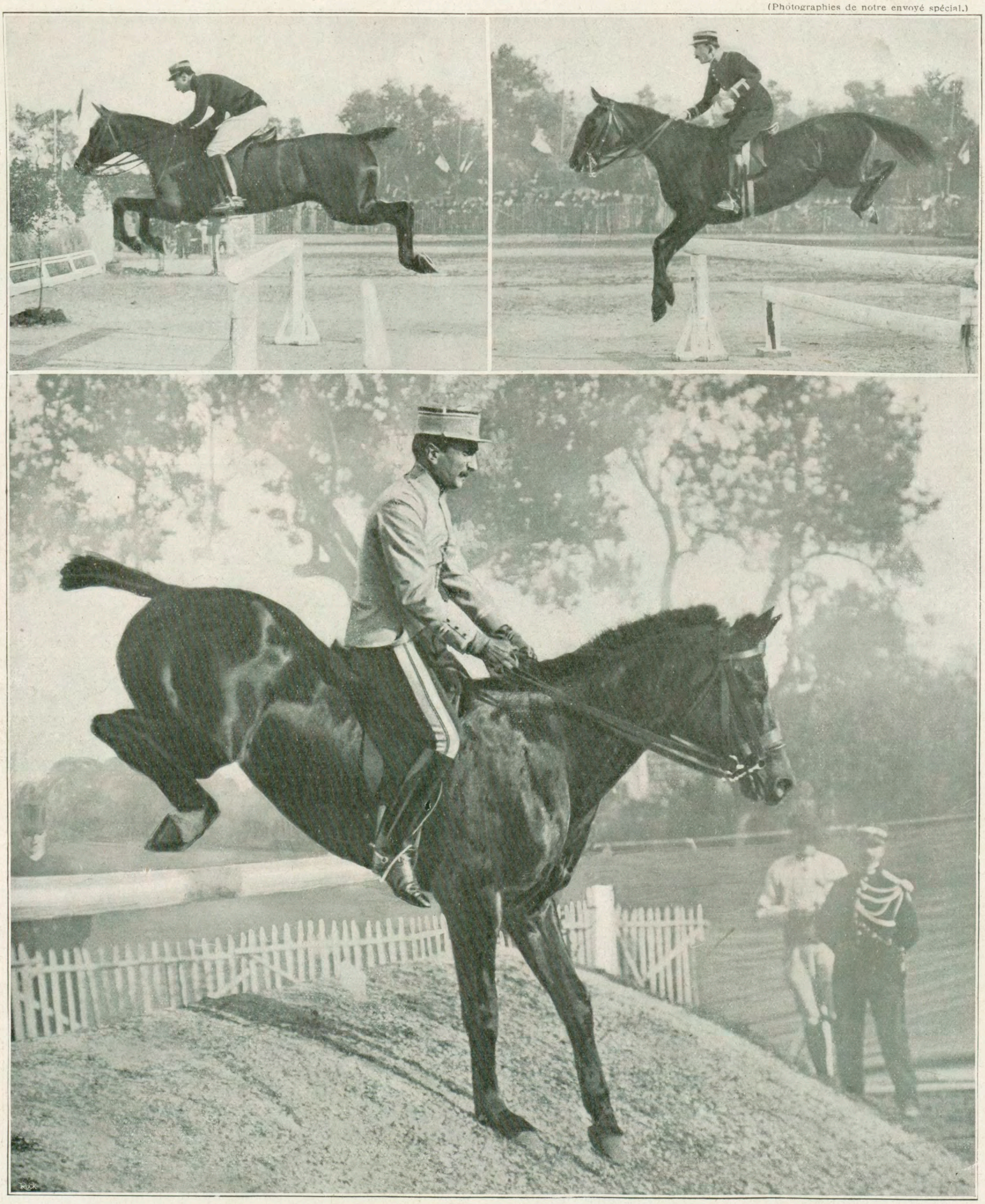


LE PRIX DE TANANARIVE (steeple-chase militaire, 4.000 mètres, un objet d'art de 5.000 francs). — 2 mars. — Le saut du brook.

Counterpass, à M. R. Fenwick, a mené toute la course en compagnie de Titurel, Grandvilliers et Mont Martel. Pendant le parcours, Rouge Gorge, Grosse Caisse et Brasero II tombaient. Dans la ligne droite, Counterpass était attaqué par Lucien, mais il lui résistait facilement et gagnait d'une longueur et demie.

LE CONCOURS HIPPIQUE DU CAP MARTIN

(Photographies de notre envoyé spécial.)



LES LAURÉATS DU PRIX DES RÉGIMENTS

Le concours hippique du Cap Martin qui s'est terminé l'autre semaine a été extrêmement brillant. Nous donnons la photographie des lauréats du Prix des Régiments. Au milieu : le vainqueur "Vampire" monté par le lieutenant du Périer de Larsan, du 10e hussards ; à droite, le second "Galopin II" monté par le lieutenant Barrière, du 4e dragons ; à gauche, le troisième "Abricot", monté par le capitaine Gouy, du 56e d'artillerie.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris